



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 172]

No. 172]

नई दिल्ली, मंगलवार, जून 26, 2001/आषाढ़ 5, 1923

NEW DELHI, TUESDAY, JUNE 26, 2001/ASADHA 5, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 26 जून, 2001

सं. टीएएमपी/47/2000-एमबीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48 और 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, संलग्न आदेशानुसार मुंबई पत्तन में धारा 42 वही में चिह्नित सेवाओं के प्रावधान के लिए उच्चतम दरें निर्धारित करने के वास्ते मुंबई पत्तन न्यास के प्रस्ताव का निपटान करता है।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 26th June, 2001

No. TAMP/47/2000-MBPT.— In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Mumbai Port Trust for fixing ceiling rates for provision of the services identified in Section 42 *ibid* at the Port of Mumbai as in the Order appended hereto

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

(मामला सं० टीएएमपी/47/2000-एमबीपीटी)

मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी)

आवेदक

आदेश

(जून, 2001 के 12वें दिन का पारित किया गया)

यह मामला पत्तन-संबद्ध सेवाओं के लिए उच्चतम दर निर्धारित करने के वास्ते मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) द्वारा प्रस्तुत एक प्रस्ताव से संबंधित है। एमबीपीटी ने इस प्राधिकरण से कुली कार्य और पारवहन की दर अनुमोदित करने और उन्हें महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 48 के अंतर्गत अधिसूचित करने का अनुरोध किया है। एमबीपीटी के अनुसार, इन और अन्य सेवाओं के प्रावधान पर आई लागत की पूर्ति के रूप में लाइन्स द्वारा लगाए जाने वाले टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार (टीएचसी) पर इसका हितकर प्रभाव पड़ेगा।

2.1 एमबीपीटी ने उल्लेख किया है कि इस समय टीएचसी कारमाहाम काफ़स द्वारा पत्तन प्राधिकारियों के साथ बिना किसी परामर्श के निर्धारित किया जाता है। कारमाहाम काफ़स द्वारा निर्धारित टीएचसी बहुत अधिक है और उन्होंने जनवरी, 2000 से टीएचसी में ओर संशोधन कर दिया है। पत्तन में अनेक अभ्यावदन प्राप्त हुए हैं, जिनमें मुंबई पत्तन में टीएचसी के बहुत अधिक होने का उल्लेख किया गया है।

2.2 मुंबई पत्तन में टीएचसी का विश्लेषण किए जाने पर एमबीपीटी ने अपन प्रस्ताव में निम्नलिखित मुद्दा का उल्लेख किया है -

- (i) मुंबई डॉक श्रमिक बोर्ड (डीएलबी) के कर्मचारियों को मुंबई पत्तन न्यास में 1994 में समाहित किया गया था, परंतु डीएलबी का लेखा-जोखा अलग रखा गया था। इन लेखा में भारी घाटा था, इसलिए नौतल पर श्रमिक प्रभारों का 525/-रुपए से बढ़ाकर 1030/-रुपए प्रति श्रमिक किया गया था। परंतु, उस समय यह भी आशका था कि प्रस्तावित वृद्धि के कारण टीएचसी में बहुत अधिक वृद्धि की जाएगी। इसलिए, निम्नलिखित का परिकलन करने के लिए एक समिति गठित की गई थी (i) औसत रोजगार, मजदूरी ढांच और अन्य लाभों का हिसाब में लेते हुए नौतल पर श्रमिकों की आपूर्ति के लिए इष्टतम प्रभार, तथा (ii) लागत विश्लेषण और टीएचसी के प्रत्येक घटक की इष्टतम/तर्कसंगत लागत के साथ निजीकृत प्रत्येक घटक की दरों की सिफारिश करना।
- (ii) समिति ने निम्नलिखित सिफारिशें की थीं -
 - (क) अन्य लाभों और लागत का पूरा करने के लिए नौतल पर श्रमिकों की आपूर्ति के लिए प्रभार मजदूरी जमा 146% तथा वास्तविक के आधार पर इकाई दर भुगतान, और
 - (ख) अनुशासित दरों और प्रशासनिक लागतों का हिसाब में लेने के बाद भी कारमाहाम काफ़स द्वारा निर्धारित टीएचसी वास्तविक लागतों से बहुत अधिक है। टीएचसी के प्रत्येक घटक के लिए इष्टतम प्रभार की समिति द्वारा सिफारिश की गई थी।
- (iii) एमबीपीटी द्वारा गठित समिति का विश्लेषण निम्नलिखित है -
 - (क) पत्तन-संबद्ध प्रभार - पत्तन संबद्ध प्रभार दरों के मान के अंतर्गत पहले ही अधिसूचित दरों के आधार पर है। तथापि, शिपिंग लाइन्स 8 दिन का भूमि किराया [लाइसेंस (भंडारण) शुल्क] और पत्तन में अनुमत्य 5 निशुल्क दिवसों की समाप्ति के पश्चात कटनर सराफ प्रभार (सीडीसी) की भी वसूली करते हैं। अतः तीन दिनों के लिए 7.50 अमरीकी डालर अथवा 301/-रुपए का पत्तन भूमि किराया अधिक वसूल किया जाता है, जिसे ठीक किया जाना आवश्यक है।

- (ख) परिवहन - पत्तन में सीएफएस से विभिन्न स्थानों की औसत दूरी मानते हुए परिवहन के लिए भारित दर डीजल मूल्यों में वृद्धि के बाद भी काफी अधिक है। पहली जनवरी, 2000 से पूर्व टीएचसी के अंतर्गत लगाया जाने वाला प्रसार 20' फुट कंटेनर के लिए 2824/-रुपए और 40' फुट कंटेनर के लिए 5053/-रुपए की तुलना में इष्टतम दर 20' फुट कंटेनर के लिए 2396/-रुपए और 40' फुट कंटेनर के लिए 3791/-रुपए है।
- (ग) कुली कार्य - टीएचसी के अंतर्गत वर्तमान कुली कार्य प्रसार विशेषकर एफसीएल कंटेनरों के मामले में लगभग दुगुना है और नौतल पर श्रमिका सहित पत्तन श्रमिका का प्रयाग करत हुए माल के लदान और उतराई के लिए टीएचसी के अंतर्गत लागत भी अधिक है।
- अधिकारियों की समिति ने यह भी देखा है कि कुली कार्य लागत के अंतर्गत टीएचसी में 640/-रुपए प्रति टीईयू पर नौतल कुली कार्य के लिए भी प्रसार शामिल है। समिति ने पाया कि कंटेनर पर माल-माड़े में कंटेनर की घाट पर उतराई तक की सभी लागतें शामिल हैं और सामान्य कार्गो के मामले में शिपिंग लाईन्स द्वारा ऐसा कोई अलग से प्रसार वसूला नहीं जा रहा है।
- (घ) विविध प्रसार - ये सामा शुल्क प्रसार हैं जाँके सरकारी सामाशुल्क कार्य घंटों के बाद कंटेनरों की दुलाई से संबंधित है। ये टीएचसी के क्षेत्राधिकार के भीतर आने वाली सेवाओं का हिस्सा नहीं है।
- (iv) समिति की सिफारिशों को एमबीपीटी के न्यासी बोर्ड ने 13 मार्च, 2000 को आयोजित अपनी बैठक में स्वीकार कर लिया था।
- (v) एमबीपीटी ने 5% का आकास्मिक मार्जिन दत्त हुए कुली कार्य और परिवहन के वास्तविक प्रसारों का परिकलन किया है। तथापि, ऐसे आकास्मिक मार्जिन का पत्तन-संबद्ध प्रसारों में कोई प्रावधान नहीं किया गया है, क्योंकि उन्हें दरों के मान के अंतर्गत पहले ही अधिसूचित किया गया है।
- (vi) कुली कार्य और परिवहन के लिए प्रस्तावित दरें निम्नलिखित हैं -

कार्य	आयात एफसीएल (पत्तन सीएफएस)		आयात और निर्यात एलसीएल (पत्तन सीएफएस)		निर्यात फैक्टरी लदान		आयात फैक्टरी उतराई	
	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'
परिवहन/प्रहस्तान प्रसार	2432	3905	2432	3905	1599	2558	1812	2825
कुली कार्य/लदान/ उतराई प्रसार	2029	3558	3948	7667	788	788	788	788

- (vii) दानों सेवाएं (कुली कार्य और परिवहन) एमबीपीटी द्वारा प्राधिकृत किए जाने पर निजी पार्टियां द्वारा प्रदान की जाती हैं। कुली कार्य के मामले में प्राधिकार, सरकार द्वारा अनुमोदित एमबीपीटी (कुली कार्य के लिए लाइसेंस) विनियम, 1979 के माध्यम से प्रदान किया जाता है। परिवहन के मामले में प्राधिकार पंजीकरण योजना के माध्यम से प्रदान किया जाता है। वर्षों से लागू यह व्यवस्था सरकार द्वारा अनौपचारिक तौर पर अनुमोदित है।

31. यह प्रस्ताव प्रयोक्ताओं के संबंधित प्रतिनिधि निकायों और अन्य संबंधित संगठनों को टिप्पणियों के लिए भेजा गया था। प्राप्त टिप्पणियां का सारांश नीचे दिया गया है :-

कारमाहोम कांफ्रेंस

- (i) टीएचसी अंकटाड नियमावली द्वारा शासित विश्वभर में कंटेनर नौवहन में एक स्थापित अवधारणा है, जिसे कारमाहोम कांफ्रेंस प्रशुल्क में विधियत रूप में शामिल किया गया है ।
- (ii) महानिदेशक (नौवहन) के तत्वाधान में दो समितियों ने टीएचसी के घटकों का गहराई से अध्ययन किया था और लागत शीघ्र निर्धारित किए थे । कारमाहोम कांफ्रेंस ने कोई नया घटक नहीं जोड़ा है, बल्कि कंटेनरों के बुलाई और प्रहस्तन के लिए शिपिंग लाइनों से सेवादाताओं द्वारा की गई वसूली एकत्र करता है ।
- (iii) मुंबई पत्तन में टीएचसी और सीएफएस प्रमारों में उर्ध्वगामी वृद्धि मध्य 1997 से निम्नलिखित कारणों से आरंभ हो गई थी :-
 - (क) एमबीपीटी ने रुपया आधारित प्रमारों को अमरीकी डॉलर मूल्यवर्ग में परिवर्तित कर दिया था, जिसके कारण भूमि किराया-निर्यातों में 115% की वृद्धि हुई और घाटशुल्क तथा तटीय श्रमिक प्रमारों में 105% की वृद्धि हुई ।
 - (ख) एमबीपीटी की आय केवल विनिमय दर घट-बढ़ के कारण दुगुनी हो गई है । एमबीपीटी ने कुली कार्य श्रमिक प्रमारों में 48% की वृद्धि की घोषणा की है, जिसके परिणामस्वरूप निर्यातों में लगभग 1100/-रुपए और आयातों में 750/-रुपए की वृद्धि हुई है ।
- (iv) व कुली कार्य प्रमारों के लिए व्यापार जगत से भारांश औसत के आधार पर वसूली करते हैं ।
- (v) लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ प्रमारों का अनुमादन (तत्कालीन) महानिदेशक (नौवहन) की अध्यक्षता वाली समिति द्वारा अनुमोदित किया गया है और टीएचसी का परिकलन करते समय ऐसे प्रमारों को हटाया नहीं जा सकता ।
- (vi) न्हावा शेवा कंटेनर टर्मिनल प्रचालक संघ ने पुष्टि की है कि ट्रांसपोर्टर्स को परिवहन प्रमार कहीं 2200/-रुपए से 2400/-रुपए प्रति टीईयू के बीच दिए जा रहे हैं । उन्होंने 1 अक्टूबर, 1999 से डीजल मूल्य में वृद्धि के कारण लदे हुए/खाली कंटेनर पर 300/-रुपए प्रति टीईयू का अतिरिक्त अधिभार लगा दिया है ।
- (vii) एमबीपीटी ने उत्पादकता में सुधार करके या लागत में कमी करके और डॉलर मूल्यवर्गित प्रमारा को समाप्त करके अपने प्रमारों में कमी करने के लिए कोई कदम नहीं उठाया है । इसके विपरीत, एमबीपीटी ने यद्यपि 50% कर्मचारीवृद्धि अधिशेष होते हुए लागत वार्षिक फार्मुला पर आधारित "नीतल पर कुली कार्य" प्रमारों में वृद्धि का प्रस्ताव किया है ।
- (viii) कार्यकलापों/लागतों (टीएचसी के अलग-अलग घटक की) का निर्धारण संबंधित सेवादाताओं द्वारा किया जाता है और इनमें से कोई भी कारमाहोम कांफ्रेंस लाइन्स के दायरे में नहीं आता ।
- (ix) खाली लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ, ईएसवाई/सीएफएस और सीएफएस/ईएसवाई के बीच खाली कंटेनरों की बुलाई, सर्वेक्षण जैसे कुछ प्रमार पूर्णतया पत्तन के अधिकार क्षेत्र में नहीं आते हैं, लाइन अधिसूचित प्रमारों के अनुसार टीएचसी का हिस्सा बने रहेंगे ।
- (x) आनुषंगिक प्रमारों की वसूली मालभाड़े का विस्तार मानी जाती है और लाइन्स को संबंधित सेवादाताओं को भुगतान किए जाने के बाद शेष बची आय के हिस्से पर न होकर, बल्कि कुल आय पर 3.6% आयकर का भुगतान करना होता है ।
- (xi) लाइन्स टीएचसी/सीएफएस सेवाओं का भुगतान करने के लिए अपनी कार्यशील पूंजी को अवरुद्ध कर लेते हैं और फिर टीएचसी/सीएफएस सेवा प्रमार द्वारा वसूली के माध्यम से प्रतिपूर्ति के लिए प्रतीक्षा करते हैं ।
- (xii) (क) वे प्रस्तावित प्रमारों को एमपीटी अधिनियम की धारा 42 के अंतर्गत अधिसूचित किए जाने को स्वीकार करने के लिए तैयार हैं, बशर्ते कि एमबीपीटी यह पुष्टि कर कि वे लाइन्स को इस समय दी जा रही सभी सेवाएं प्रदान करते रहेंगे और प्रस्तावित प्रमारों का स्तर संबंधित सेवादाताओं के लिए बाध्यकारी

है तथा लाइन्स को एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रमारों से कुल मिलाकर कोई अतिरिक्त तथा अधिक लागत का भुगतान करने के लिए नहीं कहा जाएगा ।

- (ख) विकल्पतः, एमबीपीटी निर्धारित टीएचसी की आयातकों और निर्यातकों से सीधे वसूली कर सकता है और लाइन्स को समुद्री परिवहन पर केंद्रित रहने के लिए छोड़कर सेवादाताओं को भुगतान कर सकता है।
- (xiii) यदि टीएएमपी यह निर्णय करता है कि लाइन्स के लिए टीएचसी व्यापार जगत से वसूल करना आवश्यक है, तब इस प्रकार सग्रह की गई राशि को कर घटक के लिए जोड़ा जाना चाहिए और एक उचित प्रशासनिक शुल्क जोड़ा जाना चाहिए ।

कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)

इसने कारमाहोम कांफ्रेंस द्वारा व्यक्त विचारों का पूर्ण समर्थन किया है ।

बम्बई कुली संघ लिमिटेड (बीएसए)

- (i) नौतल पर श्रमिक प्रमारों के प्रयोजनार्थ मजूरी स्पष्ट की जाए अर्थात् क्या यह नौतल पर संयुक्त श्रमिकों (पूर्ववर्ती बम्बई डॉक लेबर बोर्ड) की सभी श्रेणियों की औसत दैनिक मजूरी है अथवा क्या यह प्रत्येक श्रेणी की उच्चतम स्तर की मजूरी है । इसके अलावा, मजूरी की परिभाषा मजूरी के विभिन्न घटकों को शामिल करते हुए स्पष्ट की जाए ।
- (ii) जल-भूतल परिवहन मंत्रालय न भारत सरकार द्वारा गठित द्विपक्षीय मजूरी वार्ता समिति स औद्योगिक विवाद अधिनियम, 1947 की धारा 12(3) के अंतर्गत महापत्तनों में डॉक और पत्तन कामगारों के मजूरी सशोधन, लाभा और सेवा शर्तों के बारे में समझौता ज्ञापन पर 2 अगस्त, 2000 को हस्ताक्षर किए थे । तदनुसार, एमबीपीटी के प्रस्ताव में शामिल कुली कार्य/लदान/उतराई प्रमारों के घटक में निम्नलिखित परिवर्तन किया जाएगा—
- (क) मजूरी के सशोधन के कारण वारेष्ठ कामगार की दैनिक मजूरी में सशोधन-पूर्व की दैनिक मजूरी की तुलना में लगभग 44% की वृद्धि हो जाएगी । यदि प्रस्तावित 146% की लेवी भी शामिल की जाती है, तब संचर्या वृद्धि लगभग 108% हो जाएगी ।
- (ख) पर्यवेक्षी कर्मचारियों और सहायक कामगारों (31 जुलाई, 2000 तक विभिन्न कुलिया क पास प्रातिनियुक्ति पर) की लागत, जिसका कुलिया द्वारा एमबीपीटी का भुगतान किया जाना है, 54% बढ़ जाएगी और यह कुलिया द्वारा वहन की जाएगी, चाहे उनके पास पत्तन में कोई कार्गो प्रहस्तन कार्य न हो ।
- (ग) 01.01.1998 से मजूरी सशोधन बकाया का समिति द्वारा मजूरी समझौते की शर्तों के अनुसार परिकलित 36% बकाया की तुलना में प्रस्तावित 146% लेवी में 20% पर रखा गया है ।

मुंबई एव न्हावा शेवा शिप-इंटरमाडल एजेंट्स एसोसिएशन (मनसा)

- (i) पत्तन के कुलियों के पास प्रतिनियुक्ति पर पर्यवेक्षी कर्मचारियों के स्थानांतरण के संबंध में जो वार्ता एमबीपीटी, बीएसए और डॉक कामगार संघ के बीच अंतिम चरणा में है, कार्य पद्धति का पूर्णतया बदल दगी और लागता पर प्रभाव डालेगी, जिसका वहन अतः नौवहन एजेंटों/लाइनों को करना होगा । वे इसे व्यापार जगत पर अंतरित करने के लिए मजबूर होंगे, क्योंकि वे इस वृद्धि को समाहित नहीं कर सकते । इससे एमबीपीटी में कंटेनर यातायात बुरी तरह प्रभावित होगा ।
- (ii) यातायात प्रबंधक द्वारा दख्खाल किए जाने वाले पर्यवेक्षी कर्मचारियों के समूह का गठन करने संबंधी प्रस्ताव से यह बोझ भारी काम करने वाले प्रत्येक कुली पर कम हो जाएगा ।

भारतीय नौवहन निगम लिमिटेड (एससीआई)

- (i) इसने इस मामले में कारमाहोम कांफ्रेंस द्वारा प्रस्तुत टिप्पणियों का समर्थन किया है ।

- (ii) प्रमारों में आग सशोधन के मामले में एमबीपीटी द्वारा शिपिंग लाइनों और व्यापार जगत को कम से कम छह महीने का समय दिया जाना चाहिए ।

भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए)

इसने कारमाहोम कांफ्रेंस तथा भारतीय नौवहन निगम द्वारा ध्वस्त विचारों की पुष्टि की है ।

महाराष्ट्र राज्य ट्रक टैम्पो टैकर बस वाहतुक महासंघ

डीजल के लागत मूल्य में असामान्य वृद्धि के कारण बुलाई प्रमारों में कमी अनुचित है ।

3.2. उपर्युक्त प्रयोक्ताओं से प्राप्त टिप्पणियों की एक प्रति एमबीपीटी को पुन जानकारी के रूप में अग्रार्थित की गई थी । एमबीपीटी से प्राप्त उत्तर निम्न प्रकार हैं :-

- (i) पत्तन प्रशुल्क के डॉलर के रूप में मूल्यवर्गीकरण के कारण टीएचसी में वृद्धि करने का मुद्दा वैध नहीं है, क्योंकि इन प्रयोजनों के लिए एजेंटों द्वारा वसूली भी डॉलर के रूप में की जाती है ।
- (ii) भूतपूर्व डीएलबी के तहत कुली श्रमिक प्रमार अत्यधिक उच्च थे । बीडीएलबी कर्मचारियों के समावेशन पर यह दर वर्ष 1994 में प्रति कामगार 325/-रुपए नियत की गई थी तथा वास्तविक लागत को वसूल करने के लिए वर्ष 1997 से इसे बढ़ाकर 525/-रुपए प्रति कामगार प्रति पारी कर दिया गया था । अब इस दर से भी वास्तविक श्रमिक लागतें पूरी नहीं होती ।
- (iii) बुलाई लागत के परिकलन में सभी स्थानों, पोत-स्थल, स्टैंक यार्ड तथा सीएफएस पर लिफ्ट ऑन/ऑफ प्रमारों को हिसाब में लिया गया है ।
- (iv) नौतल पर श्रमिक के लिए 525/-रुपए की अपेक्षाकृत निम्न दर के बावजूद टीएचसी में कुली कार्य के लिए लागत अत्यधिक है (कारमाहोम कांफ्रेंस द्वारा अधिसूचित)। यदि पत्तन प्रस्तावित लागत से अतिरिक्त आधार पर भी पूर्व श्रमिक लागत वसूल करता है, तब भी कुली श्रमिक के लिए दर अति उच्च है ।
- (v) टीएचसी वसूल करने तथा विभिन्न सेवादाताओं को भुगतान करने का एमबीपीटी का सुझाव सदर्सबाह्य प्रतीत होता है । कंटेनर लाइन विभिन्न प्रचालकों से विविध सेवाएं प्राप्त करती हैं तथा वे प्रासंगिक प्रमारों को वसूली करने तथा उनके वितरण के लिए उत्तरदायी है ।
- (vi) एमपीटी अधिनियम की धारा 42 में उल्लिखित विभिन्न सेवादाताओं द्वारा ली जाने वाली दरों के टीएएमपी द्वारा एक बार अनुमोदित कर दिए जाने पर एमबीपीटी ऐसी दरों का लागू कर सकता है । अभी तक सेवादाता अपनी सौदेवात्मक शर्तों के अनुसार अपने विवेक पर प्रमारों को वसूली कर रहे हैं ।

4.1. इस मामले में एमबीपीटी ने 15 सितम्बर, 2000 का संयुक्त सुनवाई हुई । संयुक्त सुनवाई के दौरान, निम्नलिखित अनुरोध किए गए :-

बम्बई सीमाशुल्क गृह एजेंट संघ (बीसीएचएए)

- (i) एमबीपीटी अपने अध्ययन को परिवर्तित करे जो लाइनों द्वारा पत्तन को की जाने वाली अदायगी के लिए डॉलर के द्वारा पोतवणिकों से किए जाने वाले संग्रहणों के बीच अंतर को दर्शाता है ।
- (ii) टीएचसी को अकटाड द्वारा दी गई परिभाषा का मान । कारमाहोम सकलन में टीएचसी का आर .एस से होने का उल्लेख है, न कि घाट या यार्ड से ।
- (iii) अकटाड द्वारा दिए अनुसार 'लाइनर' शर्तों का उल्लेख देखें । भाड़े में 'ऑन बोर्ड कुली कार्य प्रमार' शामिल है ।
- (iv) टीएचसी के सघटक क्या हैं ? टीएचसी उस स्थान से आरंभ होना चाहिए जहां से व्यापार द्वारा कार्गो के संचालन की अनुमति दी जाती है । सभी अन्य (पहले के) व्यय 'भाड़े' में शामिल होने चाहिए ।

- (i) यह एक भ्राति है कि गादी श्रम लागत के कारण टीएचसी की लागत में वृद्धि हो जाएगी । लाइन न्यूनतम श्रमिक बुक करता है किन्तु वह प्रांति कटनर अधिक टीएचसी के माध्यम से कहीं अधिक संग्रहण करता है ।
- (vi) लाइना का टीएचसी परिकलन प्रहस्तन किए जा रहे कटनरों की कुछ संख्या पर आधारित होता है । अब स्थिति काफी भिन्न है ।
- (vii) कटनर के सीएफएस पहुंचन के स्थल से निशुल्क दिवस प्रारंभ होने चाहिए ।
- (viii) टीएचसी 4 या 5 लघु प्रचातकों से संबंधित आसत लागत है । परिणामस्वरूप बड़े प्रचातकों के लिए व्यापक मांजिन होता है ।

मुम्बई एव न्हावा शवा पोत अंत माडल एजेंट संघ (एमएनएसए)

- (i) सीमाशुल्क अधिनियम की धारा 36 के तहत लदान/उताराई किए जाने पर सीमाशुल्क समयोपरि सदेय है । उससे तहत बनाए गए नियमों में प्रत्येक बार उसी स्टांक के लिए समयापार के भुगतान करना आवश्यक है । वित्तीय बाझ भी बहुत अधिक है तथा हम बोसाएचए के साथ सहमत नहीं हैं ।
- (ii) महानिदेशक (नावहन) ने टीएचसी द्वारा शामिल सघटकों पर स्पष्ट तथा व्यापक रूप से विचार किया है । टीएचसी के दो भाग हैं - कारखाने में लादा गया टीएचसी सीएफएस में लादा गया टीएचसी टीएचसी प्रयोजनार्थ गादी में कोई लदान नहीं होता । यह अंतर्राष्ट्रीय प्रथा है ।
- (iii) टीएमपी का टीएचसी के केवल कुछ सघटकों पर ही क्षेत्राधिकार है । संपूर्ण रूप से संयुक्त टीएचसी पर नहीं ।
- (iv) कुलिया और ट्रांसपोर्टरों द्वारा एम्बोपीटी के प्रस्ताव पर प्रतिक्रिया दर्शाना है लाइना का नहीं । कारमाहम संयुक्त दर की टीएमपी या पत्तन द्वारा समीक्षा नहीं की जा सकती ।
- (v) एम्बोपीटी लाइसेंस देने की शर्त के एक भाग के रूप में कतिपय दरों का अनुपालन करने संबंधी आदेश कुली तथा ट्रांसपोर्टरों पर क्या नहीं थोप सकता । टीएमपी बीच में क्या आए ?
- (vi) कर्नाटक उच्च न्यायालय ने यह कहते हुए एक आदेश पारित किया है कि टीएचसी लागत वसूलना है भाड़ा नहीं ।
- (vii) जलयान पार्श्व का एक तिहाई कुली कार्य लाइना द्वारा समाविष्ट है । टीएचसी में केवल दो तिहाई शामिल हैं ।
- (viii) कतिपय शीघ्र नष्ट होने वाले कार्गो (उदाहरणार्थ प्याज) के लिए टीएचसी का भाड़ा में शामिल किया जाता है । किन्तु यह एक विषय (अपवाद) है ।

कारमाहम काफ्रेस

- (i) टीएमपी के सघटक महानिदेशक (नावहन) द्वारा अभिज्ञात किए गए हैं हमारे द्वारा नहीं ।
- (ii) कुछ सघटकों की लागत में वृद्धि हो रही है (उदाहरणार्थ भूमि किराया तथा घाटशुल्क में अत्यधिक बढ़ाव हो चुका है) । अतः हम टीएचसी में वृद्धि करनी होगी ।
- (iii) डॉलर मूल्यवर्गीत प्रशुल्क 24.80% बनता है । जब भी विनिमय दर बढ़ती है पत्तन हमारे से वर्तमान विनिमय दर को संग्रहण करता है । इसीलिए हम वृद्धि करनी हैं । परामर्श करने की आवश्यकता नहीं है । हम वृद्धि करने के लिए विवश हैं ।
- (iv) बोसाएचए ब्रक बल्क व्यापार में अनुसरण की जाने वाली प्रथा का अनुपालन करता है ता प्रासंगिक नहीं है । आज केवल कटनर हैं । अकटाख की परिभाषा ब्रक बल्क के संबंध में है ।
- (v) हम अंतर्राष्ट्रीय प्रथा का अनुपालन कर रहे हैं जिस एससीआई द्वारा पुष्ट किया गया है ।
- (vi) कुली कार्य संयुक्त टीएचसी में शामिल किया गया है । यह भाड़ा में शामिल नहीं है ।

- (vii) पहले पोतवणिकों को काफ़स-भिन्न पोत पर जाने के लिए हमारा 'अनापत्ति प्रमाणपत्र' प्राप्त करना होता था। अब वे कहीं भी जाने के लिए स्वतंत्र हैं। हमारे विरुद्ध शिकायत क्यों ? उन्हें सब से सस्ते स्रोत के पास जाने दें।
- (viii) यह सब करने में हमारे रुचि नहीं है। टर्मिनल आपरेटर के रूप में पत्तन को यह कार्य अधिग्रहण करने दिया जाए तथा वह सीधे प्रयाक्ताओं से लागत वसूल करे।
- (ix) एमबीपीटी का कहना है कि गोदी श्रमिकों पर उनका कोई नियंत्रण नहीं है — फिर उन्हें कौन नियंत्रित करता है।
- (x) पत्तन द्वारा दिए गए विश्लेषण में टीएचसी के कई घटकों का शामिल नहीं किया गया है।

कंटेनर शिपिंग लाइन्स संघ (सीएसएलए)

- (i) टीएमपी, संपूर्ण टीएचसी संबंधी संव्यवहार करने के लिए शक्तिप्राप्त नहीं है। यह केवल कुछ सघटकों संबंधी संव्यवहार कर सकता है।
- (ii) अब टर्मिनल प्रचालक द्वारा अंतर्राष्ट्रीय रूप से संपूर्ण संयुक्त सेवाएं प्रदान किया जाना आवश्यक है।
- (iii) जा हम पत्तन को अदा करते हैं तथा जो हम पोतवणिकों से संग्रहण करते हैं, उसमें कोई समनुरूपता नहीं है, क्योंकि हम कई अन्यों का कई चीजें अदा करते हैं।
- (iv) कारमाहाम कोई एकाधिकार नहीं है।
- (v) टीएचसी यह नहीं कह सकता कि अपन श्रमिकों के ऊपर इसका कोई नियंत्रण नहीं है। इस नियंत्रण रखना चाहिए तथा यदि आवश्यक हो तो सरकार की सहायता लेनी चाहिए।
- (vi) अंकटाड संहिता अब प्रयुक्त नहीं की जाती। बाजार शक्तियां निर्धारित करता है कि टीएचसी क्या है।

भारतीय नौवहन संघ

- (i) टीएमपी, टीएचसी के केवल कुछ सघटकों संबंधी संव्यवहार करता है।
- (ii) कुली कार्य संयुक्त टीएचसी का एक भाग है। यह भाड़े का भाग नहीं है।
- (iii) एमबीपीटी में कोई एकल टर्मिनल प्रचालक नहीं है। सेवादाताओं की इस बहुलता के कारण कंटेनर संचालन जटिल हो जाता है।
- (iv) कारमाहाम एकाधिकार नहीं है। इसमें कई काफ़स-भिन्न लाइन हैं। टीएचसी का अभिशासन प्रतिस्पर्धात्मक बाजार शक्तियां द्वारा किया जाता है।
- (v) अंकटाड एक सैद्धांतिक दस्तावेज है। बाजार शक्तियां भिन्न रूप से प्रचालन तथा निर्धारण करती हैं।

भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए)

- (i) टीएचसी पूर्णतः टीएमपी के क्षेत्राधिकार में है।
- (ii) टीएमपी ही निष्कर्षात्मक रूप से यह निर्णय करे कि टीएचसी के सघटक क्या हैं।
- (iii) सटीय यातायात को टीएचसी में भी रियायत मिलनी चाहिए तथा इस स्थानीय मुद्रा में मूल्यवर्गीकृत किया जाना चाहिए।

बम्बई कुली संघ (बीएसए)

श्रमिक पूल का गठन तथा प्रबंधन एमबीपीटी द्वारा किया जाता है। उन्होंने दरों में भारी वृद्धि कर दी है। एमबीपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में उल्लिखित लदान/उतराई लागत में इस पर विचार नहीं किया गया है।

पश्चिम भारत पोतवणिक संघ (डब्ल्यूआईएसए)

- (i) टीएमपी का क्षेत्राधिकार असंदिग्ध है। टीएमपी इसके संबंध में परीक्षण मामले के रूप में सन्ध्यावहार करे।
- (ii) कानूनी तथ्य है कि कंटेनर जलयान हैच का एक विस्तार है। अतः कंटेनर संचालन एक जलयान संबद्ध क्रियाकलाप है। अतः नौतल पर संचालन प्रभार 'भाडे' का भाग होने चाहिए।
- (iii) यहां प्रासंगिक गतिविधियां 'सीवाई स सीएफएस तक' है। अन्य गतिविधियां टीएचसी के प्रति प्रासंगिक नहीं हो सकतीं।
- (iv) कारमाहाम की आईपीबीसीसी परिभाषा का माने। कारमाहोम आईपीबीसीसी का एक सदस्य है।
- (v) लागत निर्धारण के समय, उत्पादकता में हाल की वृद्धिया का विचार में लिया जाना चाहिए। कारमाहाम में 7 कंटेनरों के उत्पादन की गणना की गई है, जबकि आज यह उत्पादन प्रति पारी 14 है।
- (vi) बुलाई के लागत निर्धारण के लिए दोनों तरफ के यातायात की उपलब्धता का देख। एमबीपीटी के प्रस्ताव में इसे स्पष्ट नहीं किया गया है।
- (vii) महानिदेशक (नौवहन) समिति रिपोर्ट, मंसाली रिपोर्ट तथा टीएचसी संबंधी समीक्षा अन्य रिपोर्टों में कहा गया है कि दरे अधिक है।
- (viii) कतिपय कंटेनर संचालन क्रियाकलापों का डौलर मूल्यवर्गीकरण गलत है। टीएमपी ने हमारे साथ विचार-विमर्श नहीं किया था। आदेश की पुनराक्षा की जाए।

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी)

हमारे पास पहले ही संयुक्त प्रवालन तथा संयुक्त प्रभार विद्यमान है। एमबीपीटी में तीन दल ये सेवाएं प्रदान करते हैं। अतः ये तुलनीय नहीं है।

उपर्युक्त के प्रत्युत्तर में, एमबीपीटी ने निम्न प्रकार अनुरोध किया है -

- (i) हमने बहस हेतु यह प्रस्ताव प्रस्तुत किया है, क्योंकि स्क्रॉप (नौवहन) ने इसकी तीव्रता अनुशंसा की है। पातवर्णिका ने निरंतर ऐसे उपायों की मांग की है।
- (ii) हमारे अध्ययन से प्रकट होता है कि सवादाताओं द्वारा वसूल की जा रही लागत अति उच्च है। प्रयाजन यह है कि आयातक द्वारा वहन की जाने वाली लागत में कमी की जाए।
- (iii) कुलों कार्य/बुलाई पत्तन-संबद्ध प्रभार टीएचसी के लिए हमारे प्रस्ताव में शामिल है। सीमाशुल्क संबद्ध प्रभार टीएचसी में शामिल नहीं है।
- (iv) कारमाहाम ने हाल ही में टीएचसी में पुनः वृद्धि की है। वे ऐसा एकपक्षीय रूप से करते हैं तथा हमारे साथ बिल्कुल विचार-विमर्श नहीं करते।
- (v) हालिया मजूरी सहायन का लागत पर प्रभाव 40% है।
- (vi) अकटाड दिशानिर्देश में उल्लेख किया गया है कि टीएचसी में 'नौतल पर संचालन प्रभार' शामिल नहीं किए जाएंगे, यह 'भाडे' का हिस्सा है।
- (vii) निशुल्क अर्वाधि कार्गो के सीएफएस/नामित क्षेत्र में पहुंचन के समय से आरंभ हानी चाहिए।
- (viii) उत्पादकता में वृद्धि हुई है। एमबीपीटी ने संघ का 7 कंटेनरों के पूर्ववर्ती मानक की तुलना में 15 कंटेनरों के उत्पादन का स्वांगार करने के लिए राजी कर लिया है। किन्तु लाइन आंतरिक उत्पादकता के लिए टीएचसी में कोई छूट नहीं देता।

- (ix) हम सयुक्त दर पर सयुक्त सेवा के लिए राता-रात सविदा प्रदान नहीं कर सकते । कुछ श्रमिक संबंधी प्रतिबंध होते हैं । किसी भी हालत में प्रतिस्पर्धा बेहतर है ।
- (x) बुलाई लागत के लिए केवल एक तरफा यातायात उपलब्धता का लिया गया है ।

43 सयुक्त सुनवाई में डब्ल्यूआईएसए तथा बीएसए न लिखित अनुरोध किए हैं जिनका सार नीचे दिया गया है—

पश्चिम भारत पोतवणिक संघ (डब्ल्यूआईएसए)

- (i) आईपीबीसीसी प्रशुल्क ने टीएचसी को निर्यात एफसीएल कंटेनर के मामले में टर्मिनल पर इसकी प्राप्ति के लिए इसके संचालन तथा लदान के लिए जलयान को इस प्रस्तुत करने के लिए व्यापारी द्वारा सदस्य प्रभार के रूप में परिभाषित किया है । इससे यह पुष्टि होती है कि नौतल पर कुली कार्य लदान में शामिल एक क्रियाकलाप है तथा कंटेनर का जलयान का प्रस्तुत कर देने के तत्काल पश्चात व्यापारी के दायित्व समाप्त हो जाते हैं ।
- (ii) आयात एफसीएल कंटेनर के संबंध में आईपीबीसीसी प्रशुल्क ने इस जलयान के पार्श्व में इसकी प्राप्ति टर्मिनल पर इसके संचालन के साथ-साथ संबंध प्रलम्बन के लिए सदस्य प्रभार के रूप में परिभाषित किया है । इसका अर्थ है कि व्यापारी केवल घाट पर उस स्थल से प्रभार के लिए उतरदायी है जहां कंटेनर को जलयान से उतारा जाता है ।
- (iii) मुम्बई पत्तन पर अपेक्षाकृत उच्च टीएचसी के लिए कार्गो के रूप में पतन की समिति के विश्लेषण में सूचीबद्ध कुछ मुख्य मुद्दे निम्न प्रकार हैं —
- (क) कंटेनर के लिए कोई निशुल्क दिवस नहीं है । इस प्रकार मुम्बई पत्तन में यद्यपि भंडारण शुल्क अपेक्षाकृत कम है, परिकलन करने पर कुल टीएचसी उच्च बैठता है ।
- (ख) आईसीआएन याजना से उपार्जित हान वाला लाभ व्यवसाय का नहीं दिया गया है ।
- (ग) बुलाई लागत का परिकलन बिना किसी लदान के वापसी यात्रा मानते हुए एक तरफा प्रचालन के आधार पर किया गया है ।
- (घ) कुली तथा ट्रांसपोर्टर्स, दाना द्वारा शिपिंग लाइना को दिए गए मात्रा छूट के लिए कोई भाराश नहीं दिया गया है ।
- (ङ) वाहक-वार स्टैंक-पूर्व व्यवस्था से प्रत्युत्पन्न लागत लाभ नहीं दिया गया है ।
- (iv) सर्वेक्षण शुल्क टीएचसी में शामिल है किन्तु उस शिपिंग लाइनों द्वारा वहन किया जाता है जो कंटेनर की अवस्था के बारे में किसी विवाद से बचने के लिए अपने स्वयं के सर्वेक्षक नियोजित करते हैं ।

मुम्बई कुली संघ लिमिटेड (बीएसए)

- (i) एमबीपीटी प्रस्ताव में कुली कार्य प्रभारों में केवल नौतल पर श्रम लागत शामिल है इसमें पर्यवेक्षी लागत को शामिल नहीं किया जाता जिसके लिए पृथक बिल बनाया जाता है ।
- (ii) एमबीपीटी ने अपने लागत निर्धारण में उतराई के लिए प्रति गैंग 15 टीईयू का उत्पादन माना है । यह आश्वासित उत्पादन शायद ही कभी प्राप्त हुआ है ।
- (iii) एमबीपीटी 66% अधिक लेवा लगा रहा है तथा यह पर्यवेक्षी स्टाफ तथा संबंध कामगारों का प्रदत्त औसत दैनिक मजदूरी के बजाए उच्चतम यतनमानों की दैनिक मजदूरी पर है ।
- (iv) लागत निर्धारण में 11.1998 से वतन बकाया के प्रभाव का विचार में नहीं लिया गया है । कुली कार्य शीर्ष के तहत इस प्रभाव को शामिल किया जाना चाहिए अथवा वैकल्पिक रूप से एमबीपीटी द्वारा वतन के बकाया

को शामिल करने के लिए पोतस्वामियों से कटेनर तथा कार्गो पर उप-प्रभार पहले से ले लेने चाहिए क्योंकि वे सेवा के वास्तविक लाभगामी हैं ।

- (v) कुली द्वारा एमबीपीटी को एक न्यूनतम राशि अदा करने का हवाला है चाहे उसके पास कार्य हो या न हो तथा यह राशि पर्यवेक्षी स्टाफ तथा संबद्ध कामगार (27 कार्मिक) के 3 समूहों को दैनिक मजदूरी की द्योतक है। कुली कार्य की लागत के लागत निर्धारण में निष्कर्ष लागत के इस सघटक का विचार में नहीं लिया जाता।

44 संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित निर्णय लिए गए —

- (i) (क) सीएसएल 4 सप्ताह की अवधि में अकटाड की परिभाषाओं का स्पष्ट करत हुए एक टिप्पणी प्रस्तुत करेगा ।
- (ख) कारमाहाम तथा एससीआई टीएचसी के सघटका के पूर्ण सूचीकरण के संबंध में एक संयुक्त टिप्पणी प्रस्तुत करेगा ।
- (ग) आईएनएसए 4 सप्ताह की अवधि में टीएचसी पर टीएमपी के क्षेत्राधिकार के संबंध में टिप्पणी प्रस्तुत करेगा ।
- (ii) इन टिप्पणियों की प्रतियां साथ-साथ एमबीपीटी तथा बीसीएचए को दी जाएंगी ताकि वे उसके पश्चात् चार सप्ताह के भीतर उन पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत कर सकें ।
- (iii) टिप्पणियां तथा अन्य सूचना प्राप्त हान पर यदि आवश्यक हुआ तो एक और संयुक्त सुनवाई की जाएगी ।

51 संयुक्त सुनवाई के उपरांत बीसीएचए ने एमबीपीटी के प्रस्ताव पर निम्नलिखित टिप्पणियां प्रस्तुत की —

- (i) एमबीपीटी अधिनियम की धारा 42 के साथ पाठत धारा 48(ड) के तहत टीएमपी का बोर्ड या अन्य व्यक्ति द्वारा निष्पादित सेवाओं के लिए दरा के मान अधिसूचित करने का कानूनी प्राधिकार प्राप्त है ।
- (ii) इन्काटर्म्स द्वारा दी गई लाइनर शब्द की परिभाषा तथा पी एच आ परिभाषाओं में कहा गया है कि भाड में जलयान में चढान तथा उसमें से उतारने की लागत शामिल है । इससे स्पष्ट रूप में पुष्टि होती है कि नावहन कपनिया द्वारा वर्तमान में टीएचसी में शामिल नौतल पर कुली कार्य की लागत टीएचसी का सघटक नहीं हो सकती । भाडा दर में सीवाई/सीएफएस को सेवाहक द्वारा कटेनर सुपुर्द कर दिए जाने तक उपगत सभी लागत शामिल है जहां से व्यवसाय का कटेनर प्राप्त करने या संचालन करने की अनुमति प्राप्त है ।
- (iii) महासागरीय टर्मिनलों पर एफसीएल के संचालन के लिए प्रभार के रूप में टीएचसी की परिभाषा यह पुष्टि करती है कि टर्मिनलों पर कटेनर के प्राप्त होने के पश्चात् उपगत सभी प्रभार ही टीएचसी का भाग हो सकते हैं। कटेनर के लिए उतार जान तथा टर्मिनल में कटेनर अहात में भंडार किए जाने के लिए उपगत समस्त लागत समुद्री भाड का भाग है तथा उसके पश्चात् एफसीएल संचालन के लिए उपगत समस्त लागत टीएचसी का भाग होगी ।
- (iv) टीएमपी ने एमबीपीटी के लिए नौतल पर कुली कार्य प्रभारों इत्यादि को अमरीका डॉलर में सही मूल्यवर्गत किया है क्योंकि उक्त व्यय महासागर/समुद्री भाड का भाग है तथा व्यवसाय से इसकी वसूली शीपिंग लाइनों तथा उनके एजेंटों द्वारा परिवर्तनीय भारतीय मुद्रा में की जाती है ।
- (v) महानिदेशक (नावहन) सामानों के निष्कर्षों का व्यवसाय ने कभी स्वीकार नहीं किया । लाइना ने टीएचसी में एकतरफा संशोधन किया ~~है~~ तथा कई नए घटका की शुरुआत की है ।
- (vi) एमबीपीटी द्वारा की गई प्रविष्टि यह दर्शाती है कि लाइना द्वारा टीएचसी के आवरण में न्यूनतम 25% से 40% की वसूली की जा रही है । यदि जलयान में लादन तथा उससे उतारने की लागत जो समुद्री भाड का हिस्सा है का निकाल दिया जाए तो की गई आधिक्य वसूली 60% से अधिक होगी ।

- (vii) कांतिपय संघटका को दो बार प्रमोन्नत किया गया है
- (क) भूमि किराया टीएचसी के साथ-साथ सौडीसी के तहत लिया जाता है ।
- (ख) फार्मिलिट को आपूर्ति का व्यय दर्शाया जाता है जबकि आज तक एस किसी उपकरण को आपूर्ति कभी भी लाइन्स द्वारा या उनके एजेंटों द्वारा नहीं की गई है ।
- (ग) टीएचसी में कटनरा के लिए गालाकार ट्रिप शामिल है अर्थात् पत्तन पर इसके उतरने के समय से लेकर पुनः पातलदान के लिए इस पत्तन पर लाने के समय तक तथापि निर्यात कटनरा पर भी टीएचसी अलग से लिया जाता है ।
- (घ) सर्वेक्षण शुल्क का टीएचसी के तहत व्यय के रूप में दर्शाया गया है जबकि इस व्यवसाय द्वारा सीधे वहन किया जाता है । ब्रैक बल्क कार्गो के मामले में लाइनों के अपने सर्वेक्षक होते हैं तथा व्यवसाय से प्रभारा की वसूली कभी नहीं की गई है ।
- (viii) टीएचसी में उतराई के लिए शामिल श्रमिक लागत एक पारी में श्रमिक गैंग द्वारा न्यूनतम 7 कटनरा की डि-स्टॉफिंग पर आधारित है । शिपिंग लाइन पत्तन को प्रांत पारी एक श्रमिक गैंग की आपूर्ति के लिए मागपत्र देती है जबकि व्यवसाय द्वारा एक ही पारी में औसतन 70 से 100 टॉईयू उतार दिए जाते हैं जिससे यह अपनी लागत पर आतिरिक्त श्रमिक लाने पर विवश हो जाता है । इसके परिणामस्वरूप लाइना द्वारा भारी राशियाँ वसूल की जाती हैं ।
- (ix) कारमाहाम काफ़स ने पुष्टि की है कि टीएचसी उपयोग की गई वास्तविक लागत की प्रतिपूर्ति है । टीएचसी में बाजार शक्तियों द्वारा हरफर की कोई संभावना नहीं है क्योंकि इसका निर्धारण आपूर्ति तथा माग के सिद्धांत या विकल्प के उपलब्ध हान के सिद्धांत पर नहीं किया जाता । लाइना को यह तर्क कि टीएचसी बाजार शक्तियों को सोप देना चाहिए स्वीकार किया जा सकता है यदि टीएचसी लाइन्स का एकाधिकार नहीं है ।
- (x) एक वर्ष में केवल 200 से 300 कटनरा का संचालन करने वाला छोटी शिपिंग लाइन तथा प्रांत वर्ष एक लाख से अधिक टॉईयू का संचालन करने वाला लाइना के लिए टीएचसी एक समान कंस हो सकता है । यह टीएचसी के वास्तविक लागत की प्रतिपूर्ति हान के लाइना के तर्क के मिथ्यापन का उदाहरण करता है तथा सिद्ध करता है कि टीएचसी को बाजार शक्तियों पर नहीं छाड़ा जा सकता ।
- (xi) यद्यपि एमबोपोटी तथा जेएनपोटी दोनों में प्रचालन भिन्न हैं लाइना व्यवसाय से टीएचसी को समान प्रशुल्क वसूल करता है । केवल मात्र अंतर यह है कि जेएनपोटी में कटनरा के संचालन के लिए टीएचसी का आंशिक भाग सीएफएस प्रचालक द्वारा वसूल किया जाता है तथा संपूर्ण टीएचसी को उभूली लाइन्स द्वारा नहीं की जाती ।
- (xii) यद्यपि लाइना को यह दावा है कि टीएचसी उपयोग किए गए वास्तविक व्यय की प्रतिपूर्ति है भारत सरकार ने उनकी सकल प्रॉपर्टी पर कर लगाने उचित समझा है क्योंकि यह इस निष्कर्ष पर पहुंचती है कि लाइन मुनाफाखार है । एमबोपोटी की रिपोर्ट इस स्थिति का आर्थिक समर्थन करती है ।

52

दी गई है —

- (i) टीएचसी का केवल एमबोपोटी द्वारा अधिसूचित टीएचसी संघटका अर्थात् भूमि किराया घाटशुल्क तथा तटीय श्रम पर ही क्षेत्राधिकार है । टीएचसी के सभी अन्य घटक टीएचसी के क्षेत्राधिकार से बाहर हैं ।
- (ii) एक अप्रैल 1982 से एनईटी भांड की शुरुआत से पातवाणिक किसी दर लाभ का सुनिश्चित करने के लिए किन्हीं जलयानों द्वारा नावहन करने की अपनी स्वतंत्रता का प्रयोग करने के लिए स्वतंत्र हैं । वर्तमान में बाजार में केवल एफएके दर ही उद्धृत की जाती है । जब तक पातवाणिक लाइनर भांड की भदायगी नहीं करता वे लाइना से लाइनर शर्तों का अनुसरण करने की प्रत्याशा नहीं कर सकते ।

- (iii) मंडारण प्रभारों इत्यादि के समुद्र भाड़े का भाग बनने के संबंध में बीसीएचएए के तर्कों का महानिदेशक (नापहरबाने) की रिपोर्ट द्वारा भी स्वीकार नहीं किया गया था। अकटाइड न टीएचसी को परिभाषित किया है, जिसे काफ्रेस प्रशुल्क में भी शामिल किया गया है।
- (iv) जब तक कारमाहम लाइन सेवादाताओं से बिना किसी सर्वधन/प्राप्ताहम के सेवाएं प्राप्त करता है, टीएचसी के संबंध में उनका कोई विवाद नहीं है।
- (v) लाइना द्वारा श्रम उत्पादकता मानक नियत नहीं किया गया है। यदि एमबीपीटी उत्पादकता मानक तथा सादृश प्रभार अधिसूचित कर देता लाइन उनका अनुपालन करेगी, बशर्ते कि उन्हें अधिसूचित दरों पर सेवाएं प्राप्त हों।
- (vi) मुम्बई में टीएचसी जएनपीटी में टीएचसी से भिन्न है।
- (vii) यदि कर प्राधिकारियों द्वारा यथानिर्धारित आय की परिभाषा का स्वीकार किया जाता है तो टीएचसी की व्याख्या लागत की प्रतिपूर्ति के रूप में नहीं की जा सकती। यह भाड़े का विस्तार होगा तथा इसलिए इस विनियामक प्राधिकारियों के क्षेत्राधिकार के अध्याधीन करने का कोई कारण नहीं है। यदि टीएएमपी फिर भी टीएचसी को लागत की प्रतिपूर्ति मानता है तो 36% की दर से कर का घटक जाड़ा जाएगा।
- (viii) टीएएमपी का टीएचसी के प्रशासन लागत तथा वित्तपाषण लागत के रूप में जोड़ जाना हेतु एक तर्कसंगत प्रावधान पर विचार करना चाहिए।

6 संयुक्त सुनवाई में हुई सहमति के अनुसार विभिन्न अभिकरणा न विभिन्न विचारार्थ मुद्दों पर अपनी टिप्पणिया प्रस्तुत कीं। अनुराधा का सारांश नीचे दिया गया है -

कटनर परिवहन लाइन संघ (सीएसएलए)

- (i) अकटाइड द्वारा दी गई 'लाइनर टर्म्स' की परिभाषा संयुक्त सुनवाई में उल्लिखित मुद्दों को स्पष्ट नहीं करती।
- (ii) जहां किसी दर का लाइनर टर्म्स के रूप में उद्धृत किया जाता है, उसका साधारण सा अर्थ है कि दर में लदान तथा उतराई लागत शामिल है। संविदा की शर्तों के आधार पर, लदान/उतराई लागत साधारणतया विभिन्न पक्षा का दायित्व होगा।
- (iii) कटनर व्यवसाय में दरों का सामान्यतः पांच घटकों सहित उद्धृत किया जाता है अर्थात् बुलाई (लदान पत्तन तक), टर्मिनल सवालन (लदान पत्तन पर) समुद्री भाड़ा, टर्मिनल सवालन (अलदान पत्तन पर), गन्तव्य बुलाई (गन्तव्य स्थल तक)। इन घटकों की दरों का पृथक् उद्धृत किया जा सकता है अथवा संयुक्त दर के रूप में उद्धृत किया जा सकता है।
- (iv) लाइनर टर्म्स दर में सामान्यतः टर्मिनल प्रभार शामिल होंगे, किन्तु इसका यह आशय नहीं कि टर्मिनल पहलान लागत पूरी नहीं की जानी है।
- (v) यदि यह तर्कधार सही है तथा यदि लाइन संपूर्ण दरों को उद्धृत करती है तो उन्हें न केवल टर्मिनल लागत समाविष्ट करना होगा, अपितु अतर्दशीय लागत भी शामिल करना होगा जो प्रकटन सही नहीं है।

कारमाहम काफ्रेस

- (i) मूलतः परिवहन मंत्रालय द्वारा नियुक्त दो पृथक् समितियों द्वारा यथा अभिज्ञात किए गए टीएचसी के विभिन्न घटक निम्नलिखित हैं -
 - (क) खाली कटनर की बुलाई/सवालन।
 - (ख) डिंपा पर खाली उत्थान।
 - (ग) लदान स्थल पर खाली लिफ्ट ऑन बोपीटी (टोएलटी)।

- (घ) फार्क लिफ्ट ।
 - (ङ) लदान स्थल पर कटनर चढाना/उतारना ।
 - (च) ढर लगान से पूर्व एमबीपीटी ट्रासटनर पर उतारन/लादन तथा हुक स्थल पर ढले क प्रयाग संहित जलयान तक ढुलाई ।
 - (छ) कुली का अदा की गई लदान लागत ।
 - (ज) पत्तन/एमबीपीटी को सदय उतराई लागत ।
 - (झ) द्वार रात्रि भत्ता ।
 - (ञ) सीमाशुल्क मूल्याकन/परीक्षण ।
 - (ट) कटनर घाटशुल्क ।
 - (ठ) एमबीपीटी को भूमि किराया ।
 - (ड) कार्गो का शड म प्राप्त करना ।
 - (ढ) कटनर ताल की सीलबंद करना सर्वेक्षण निरीक्षण सवाक्षा ।
 - (ण) सवा प्रमार ।
- (ii) जब एमबीपीटी 5 लाख टीईयू से अधिक का संचालन करता था एक आयातित कटनर का नामित स्थल तक पहुचन म संकुलता क कारण आसतन 14 दिन लगते थ । कटनर यार्ड पर पाव निशुल्क दिवस तथा नामित स्थल पर एक निशुल्क दिवस घटाकर परिकलन करन पर प्रमार्य दिवस 8 बढते हैं । इसी प्रकार लाइना का यह अनुभव था कि एक निर्यात कटनर का नामित स्थल से पात क पास पहुचन म छ दिन लगते हैं ।
- (iii) यद्यपि 5 दिना क पश्चात सीडीसी प्रयाज्य हो जाता है लाइने निम्न कारणों से अपक्षाकृत कहीं अधिक व्यय करती है —
- (क) एमबीपीटी न कटनर पर किसी निशुल्क अवाधि की पशकश नहीं की ।
 - (ख) कटनरा का अहात से नामित स्थल पर 6/10 दिना के पश्चात ल जाया गया । लाइना का 6 से 10 दिना तक भूमि किराए का आंतरिका भार समाविष्ट करना पडा तथा नामित स्थल पर एक दिन क आंतरिक निशुल्क दिवस की अनुमान भी दी ।
- ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति क कारण कारमाहाम न वर्ष 1994 म मुम्बई क लिए टीएचसी म कम से कम 3 दिना क भूमि किराए की लागत का शामिल करन का निर्णय लिया । यह दाहरी वसूली नहीं है । इसक बावजूद लाइन अभी भी सीडीसी वसूली क सबध म कगल रहती है क्योंकि आयातक कटनर क नामित स्थल तक पहुचन तक जमा नामित स्थल पर एक आंतरिक निशुल्क दिवस तक कोई सीडीसी अदा नहीं करता ।
- (iv) राष्ट्रीय श्रामिक प्रमार महसूस की गई श्रामिक निष्कलता की पूर्ण क लिए कवल एक साकांतक लागत है । एमबीपीटी न यह स्पष्ट नहीं किया है कि इस प्रमार की वसूली सुनिश्चित करन क लिए किस प्रकार की मूल्यवर्धित सवा प्रदान की जाती है ।
 - (v) लिफ्ट ऑन/ऑफ लाइन्स द्वारा वस्तुतः उपगत तथा अदा किया जान वाला प्रमार है तथा इस महानिदशक (नोवहन) की वर्ष 1988 की रिपोर्ट क तहत अनुमादन प्राप्त है । एमबीपीटी इस टीएचसी से अलग नहीं कर सकता ।
 - (vi) मुम्बई कुली सभ (बीएसए) प्रशुल्क म निर्धारित अपक्षाकृत उच्च प्रमारा क बावजूद कारमाहाम लाइन टीएचसी क जाए उतराई/लदान लागत का भाराशत आसत हो वसूल करती है ।

- (vii) नीतल पर कुली कार्य प्रभार क सदमे म किसी टिप्पणी का आवश्यकता नहीं है क्योंकि एमबीपीटी न यह प्रभार 600/-रुपए से बढ़ाकर 750/-रुपए कर दिया है ।
- (viii) वास्तविक लागत का परिकलन करने के लिए मौजूदा टीएचसी म तर्कसंगत पशासन लागत तथा वित्तपाषण लागत जाड़ा जानी चाहिए, जिसकी प्रतिपूर्ति पातवाणका द्वारा की जानी चाहिए ।
- (ix) भाड़ क भुगतान की शर्तें तथा निबधन एक पैकेज क रूप म आत हैं तथा इन पर पृथक रूप से विचार नहीं किया जा सकता । चूँकि, व्यवसाय द्वारा बाजार दर की अदायगी की जाती है तथा काफ़स 1985 प्रशुल्क दरा की नहीं, इसके द्वारा काफ़स प्रशुल्क की शता तथा निबधनों के नाम की प्रत्याशा नहीं की जा सकती ।
- (x) यह कहना गलत होगा कि कटनर लाइन कवल लाइनर शर्तों पर प्रचालन करती हैं । वे एफआईआ शर्तों पर भी कार्यों को स्वीकार करती हैं ।

भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए)

आईएनएसए ने कोई पृथक टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की है, बल्कि सूचित किया है कि कारमाहोम काफ़स टिप्पणी का उनके विचारों का भी प्रतिनिधित्व करने वाली टिप्पणी माना जाए ।

7 सशुक्त सुनवाई में, एमबीपीटी न कुली कार्य की दरा तथा बुलाई लागत क अनुमान म अपनाई गई पद्धति का स्पष्ट करत हुए अपनी आतारिक टिप्पणिया की एक प्रति प्रस्तुत की है ।

8 प्रस्ताव की प्रारम्भिक सर्वाक्षा करने पर एमबीपीटी का विभिन्न मुद्दा पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था । एमबीपीटी न अपाक्षित सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत कर दिए हैं । कुछ मुख्य मुद्दा का सारांश नीचे दिया गया है —

- (i) वर्ष 1994 में, केंद्रीय सरकार ने गादी कामगार (रोजगार का विनियमन) अधिनियम, 1948 के तहत निर्मित सभी योजनाओं को निरस्त कर दिया । इसके अतिरिक्त, इसने बम्बई गादी श्रमिक बोर्ड को एक वर्ष की अवधि के लिए अधिकृतित कर दिया । अधिक्रमण की अवधि आज तक समय-समय पर बढ़ाई गई है । बीडीएलबी की शक्तिया तथा कार्य अध्यक्ष (एमबीपीटी) में निहित कर दिए गए । भूतपूर्व बीडीएलबी क सभी कामगारों तथा कर्मचारियों का 1 मार्च, 1994 से एमबीपीटी में समावेशित कर दिया गया तथा उस तिथि से वे सभी प्रयाजना के लिए एमबीपीटी के कर्मचारी बन गए हैं । यदि मावष्य में बीडीएलबी का पुनर्जीवित भी किया जाता है, तब भी उन्हें उनकी इच्छा के विरुद्ध बीडीएलबी में वापस अंतरित नहीं किया जा सकता ।
- (ii) अम्बार-पूर्व क्षत्रों का नामांकन वाहक-वार किया जाता है, ताकि संबंधित नौवहन एजेंट तथा लाइन उपकरण तथा ट्रेलरों का अधिकतम उपयोग कर सकें । कटनरों को सीएफएस को भजना लाइन्स का एकमात्र अधिकार है ।
- (iii) प्रस्तावित बुलाई लागत में कवल एकतरफा प्रचालन शामिल है । निर्यात से कटनरा का वापस लदान निर्यात कटनरों के लिए टीएचसी का भाग है । व्यवहार में, वाहक प्रचालनों का इस प्रकार आयोजन करते हैं, ताकि ट्रेलर खाली वापस न आए ।
- (iv) लदान/उतराई के लिए तटीय श्रमिक लागत का टीएचसी में शामिल नहीं किया गया है, क्योंकि यह लागत घाटशुल्क के तहत शामिल है । जब कटनरा का पत्तन सीएफएस पर उतराई/लदान किया जाता है तो इस प्रचालन के लिए पत्तन श्रमिका की आपूर्ति की जाती है । चूँकि, इस मजदूरी की लागत घाटशुल्क में शामिल नहीं है, एक पृथक प्रभार लिया जाता है ।
- (v) प्रस्तावित बुलाई लागत पत्तन के वाहका के साथ हुए विचार-विमर्श पर आधारित है । यदि आवश्यक हो तो तल, ईंधन खपत अत्यादे की लागत की पुनरीक्षा करने की आवश्यकता है । अर्जन क्षमता में सेद्धातिक हानि की क्षतिपूर्ति करने के लिए ट्रेलरों के लम्बे ट्रिप के लिए भाराश दिया जाता है ।

- (vi) कुलियां द्वारा पत्तन में प्रत्यावातित पर्यवेक्षी स्टाफ के एक समान पूल के सृजन से टीएचसी पर कोई प्रतिकूल प्रभाव नहीं पड़ेगा ।

9 एमबीपीटी ने भी बीसीएचए, कारमाहोम काफ्रेस तथा सीएसएलए द्वारा प्रस्तुत टिप्पणियों पर निम्नलिखित अभ्युक्तियां की हैं —

- (i) यह बीसीएचए की अधिकांश टिप्पणियां स सहमत हैं ।
 (ii) महासागर भाड़ में जलयान में लदान तथा उससे उतारन की लागत शामिल है, अतः टीएचसी के तहत पृथक नौतल पर कुली कार्य प्रभार वसूल नहीं किया जाना चाहिए ।
 (iii) महानेदेशक (नौवहन) की 1985 की समिति द्वारा सूचीबद्ध टीएचसी के संघटक निम्न प्रकार हैं —

(क) पत्तन संबंधित

- (कक) लाइसेंस (भंडारण) शुल्क
 (कख) घाटशुल्क
 (कग) सीएफएस का भूमि किराया
 (कघ) श्रमिक लागत

(ख) बुलाई

- (खक) खाली अहाते में से उठाना/उतारना
 (खख) सीएफएस में से उठाना/उतारना
 (खग) खाली यार्ड से सीएफएस और प्रि-स्टैंक तक बुलाई
 (खघ) कंटेनर यार्ड/सीएफएस में लिफ्ट-ऑन/ऑफ लदे हुए कंटेनर
 (खड) कंटेनर यार्ड से जहाज-जहाज से कंटेनर यार्ड तक लिफ्ट-ऑन/लदे हुए कंटेनर

(ग) जहाज कुली बुलाई

- (गक) मरण/खाली करना/लिफ्ट-आन और बुलाई
 (गख) कंटेनर यार्ड तक फार्क लिफ्ट सहित पोत पर जहाजी कुली द्वारा बुलाई

(घ) विविध

- (घक) लदान/उताराई के समय सवेक्षण
 (घख) सीएफएस में सर्वेक्षण
 (घग) सीमाशुल्क प्रभार

एमबीपीटी के प्रस्ताव में उपरोक्त संघटक शामिल हैं ।

- (iv) बुलाई और जहाजी कुली द्वारा बुलाई निजी पार्टियों का प्राधिकृत पत्तन कार्य है और इसलिए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के क्षेत्राधिकार में आता है ।
 (v) सीडीसी 5 दिनों के बाद वसूल किया जाता है, यद्यपि 8 दिनों की अवधि के लिए भूमि किराया टीएचसी के अधीन शामिल किया जाता है ।
 (vi) खाली करने में प्रयुक्त फोर्क लिफ्ट साधारणतया जहाजी कुलियां द्वारा प्रदान किया जाता है । तथापि, अधिकांश समय परेबिली फोर्क लिफ्ट लाते हैं और खाली करने के लिए उनका प्रयोग करते हैं ।

- (vii) पतन एफसीएल के भीतर कार्गो के लिए 7 निशुल्क दिवस प्रदान करता है और इसलिए वाहकों पर उतरने से तीन दिनों के भीतर एफसीएल का संबोधित सीएफएस में लॉजान का दबाव डालता है। वास्तव में 1 जनवरी 2000 से 31 जुलाई, 2000 तक की अवधि के दौरान उतरने के 14 दिनों के भीतर पतन से 70.43% से अधिक एफसीएल, 79.07% एलसीएल और 64.72% आईसीडी कंटेनरों की सुपूर्दगी की गई थी। इस समय गादी में कंटेनरों के रूकने की अवधि औसत 5 दिनों तक घटा दी गई है परन्तु टीएचसी को नहीं घटाया गया है।
- (viii) कारमाहाम का तर्क कि एम्बोपोटी न टीएचसी के घटक के रूप में पात पर जहाजी कुली दुलाई स्वीकार किया है सही नहीं है। प्रस्ताव में इस घटक का टीएचसी में जोड़ा गया है क्योंकि लाइन मालभाड़े में इसे शामिल करना स्वीकार नहीं करते। तथापि एम्बोपोटी यह उल्लेख करता है कि पात पर जहाजी कुली दुलाई समुद्री मालभाड़े का भाग होना चाहिए।

10.1 पहली संयुक्त सुनवाई में विभिन्न पार्टियाँ द्वारा दिए गए तर्कों तथा उनका द्वारा बाद में किए गए लिखित अनुग्राहक के आधार पर विचारार्थ निम्नलिखित विशिष्ट मुद्दे उत्पन्न हुए

- क्या पात पर जहाजी कुली को दुलाई लागत समुद्री मालभाड़े में शामिल है या नहीं।
- टीएचसी और सीडीसी दोनों में भूमि किराए की वसूली।
- विभिन्न पात संबंध सवालों के लिए एम्बोपोटी द्वारा किए गए लागत अनुमानों का आचरण।
- वैकल्पिक व्यवस्था क्या हो सकती है/होगी अगर लाइन अधिसूचित दरों पर सेवा प्रदान करना अस्वीकार कर दे।
- घाट-शुल्क और भंडारण प्रभारों का भरोसा डालर के रूप में मूल्यवर्धित करने के लिए आधेन्य।
- बाजार की शक्तियों द्वारा टीएचसी का निर्धारण कैसे किया जा सकता है जब लाइन इसका दावा वास्तविक लागत की प्रतिपूर्ति के रूप में करते हैं।

10.2 इस पृष्ठभूमि में उपर उल्लिखित विशिष्ट मुद्दों पर विचार करने के लिए एम्बोपोटी पॉर्सस में दिनांक 15 जनवरी 2001 का दूसरी संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित अनुग्राहक किए गए थे।

नौवहन महानिर्देशक

- हमारा विनियमन आम सहमति पर आधारित औपचारिक था। हमारे पास टीएचसी के विनियमन के लिए ज़ाद साफ़ीत प्राधिकार नहीं है।
- हम महापतन पर शुल्क प्राधिकरण का सभी सहायता देंगे।

कारमाहाम काफ़ेस

- क्रेनर नौवहन में कोई जहाजी कुली नहीं लगे। जेएनपीटी अपने क्रेनरों को कार्य पर लगाता है। ये रत मिश्रित दर लागत हैं।
- अक्टोड न लाइनर शब्द का परिभाषा दी है। प्रयासों अगला इच्छा से मुनाफ़ नहीं कर सकते।
- दिनांक 4 दिसम्बर 2000 का संपूर्ण 8 दिनों का भूमि किया टीएचसी से हटा दिया गया है।
- हम टर्मिनल प्रहस्तन बिल्कुल नहीं करना चाहते। उस किसी भार का अधिग्रहित करने दें।
- हमने लागत निर्धारण का ब्यारा प्राप्त नहीं किया है। हम लागत निर्धारण पर बाद में टिप्पणी कर रहे हैं।
- अगर लंदन पत्र यह वर्णन करता है कि आंतरिक भुगतान की अपेक्षा है तब उसका सम्मान करना होगा अन्यथा बीएचसीए का दावा स्वीकार्य है।

मुम्बई न्हावा शेवा इटरमाडल एजेंट्स एसोसिएशन (एमएनएसए)

- (i) हम लाइसेंस प्राप्त प्रचालक नहीं हैं। हम कोई सेवा प्रदान नहीं करते। हमें अन्यो द्वारा लगाए गए प्रभारों के संबंध में कैसे विनियमित किया जा सकता है।
- (ii) टीएचसी एक मिश्रित प्रभार है। हमारा अपना प्रभार का अलग-अलग उल्लेख करने के लिए नहीं कहा जा सकता।
- (iii) बाहका का पतन द्वारा लाइसेंस दिया जाता है। उनको वरा का विनियमित किया जा सकता है।
- (iv) एमबीपीटी में लगाए गए मिश्रित बर्थ किराया प्रभारों के बारे में हमारा अभ्यावेदन ब्रेक बल्क कार्गो के परिप्रेक्ष्य में लाइनर शब्द का उल्लेख करता है कटनरा के लिए नहीं। कटनरा का वहन एफआईओ शर्तों पर किया जाता है।
- (v) पातवाण का सौध प्रभार घाटशुल्क के समान पतना का टीएचसी सेवा स्वयं करने और सौध प्रभारित करने है।
- (vi) टीएचसी कुल लागत का एक महत्वहीन भाग है और इसलिए टीएचसी को विनियमित करने की आवश्यकता नहीं है।
- (vii) गार्दी में भर कटनरा के मामले में पातवाण के स्वयं अपना इच्छा से लाइनों के पास जाते हैं। इसलिए ऐसे मामलों में हमारे टीएचसी को विनियमित करने का प्रश्न नहीं होगा। हमें केवल फैक्टरी में भरे गए कटनरा का टीएचसी विनियमित करने के बारे में बात करनी चाहिए।
- (viii) लाइना के पास टर्मेनल सेवाएं करने के लिए एक प्रशासनिक अधिभार होना चाहिए। उदाहरणार्थ जपनपीटी सोमाशुल्क समयापरि प्रभार संग्रहित करने के लिए प्रशासनिक अधिभार लगाता है।
- (ix) विश्व में कहाँ भी टीएचसी विनियमित नहीं होती है।

दि बम्बई कस्टम हाऊस एजेंट एसोसिएशन (बीसीएचए)

- (i) 'स्कोप' (नौचलन) नौचलन मंत्रालय और वाणिज्य मंत्रालय सभी ने यह कहा है कि महापतन प्रशुल्क प्राधिकरण को टीएचसी विनियमित करना चाहिए।
- (ii) लाइन बाजार की शक्तियाँ की बात करती हैं। वास्तव में एमबीपीटी ने लाइना सहित सभी के परामर्श से दरों का प्रस्ताव किया है। उन्हें अब क्या आपत्ति करनी चाहिए?
- (iii) अगर लाइनर शब्द बल्क और ब्रेक बल्क के लिए है तो कटनरा भी एक ब्रेक बल्क है और इसलिए यह लागू होता है। हम अकटाइ की परिभाषा के बारे में स्पष्ट हैं।
- (iv) हमारा शाषण किया जा रहा है। हम वसूल की गई अधिक राशियों के बारे में ब्याग दिया है।
- (v) लाइन सेवाएं आदि राकन की धमकी देकर भय की मनावकृति सृजित कर रहे हैं। ऐसा कोई बात नहीं होगी। एमबीपीटी इन सभी का अच्छी तरह मुकाबला कर सकता है अगर यह उनके सामने आता है।
- (vi) लदान पत्र विशेष रूप से अधिसूचित सुपुदेगी के स्थानों को उल्लेख करता है जिसका अर्थ यह है कि पतन और सुपुदेगी के स्थानों के बीच आवागमन के लिए टीएचसी में कोई अतिरिक्त दुलाई प्रभार नहीं होगा।
- (vii) कारमाहाम दिनांक 4 दिसम्बर 2000 से टीएचसी में कमी का दावा करता है। कारमाहाम ने कुछ भी नहीं किया है। यह कमी एमबीपीटी द्वारा अनुमत्य अधिक मुक्त अवधि का परिणाम है। लाइन सोशसी प्रभारित करता है जो अधिक दर है और हम अधिक भुगतान करना बंद कर रहे हैं।
- (viii) टीएचसी के विनियमन से न्हावा कुलिया के लिए कोई जाटलता नहीं होगी।

भारतीय उद्योग परिसंघ (सीआईआई)

- (i) हम व्यापार जगत की ओर से अब तक दिए गए प्रत्युत्तर का समर्थन करते हैं ।
- (ii) हम सभी प्रचालनों में सुस्पष्टता पर बल देते हैं । लाइन अपने मिश्रित प्रकार के संघटकों को अलग करने से क्यों हिचकिचाते हैं ।
- (iii) टीएचसी लाइना के लिए महत्वहीन हो सकता है । परंतु पातवणिक के लिए यह बहुत महत्वपूर्ण है । इस परिप्रेक्ष्य में ऐसे तुलनात्मक विचारों पर विश्वास नहीं किया जा सकता ।

पश्चिम भारत पोतवणिक संघ (डब्ल्यूआईएसए)

- (i) टीएचसी की आईपीबीसीसी परिभाषा बहुत स्पष्ट है । पोत पर प्रदस्तन इसमें बिल्कुल नहीं आता ।
- (ii) सवाओं का रोक दन के बारे में किसी भी आवश्यकता नहीं है । यहां तक कि अगर लाइन वापस हट जाते हैं, फिर भी कार्गो का आवागमन होता रहेगा ।
- (iii) अंतर्राष्ट्रीय व्यवहार की बात क्यों करें । अन्यत्र कहां भी उनके पास कंटेनर के जहाज के फलक का विस्तार होने की कानूनी कल्पना नहीं है ।
- (iv) लदान पत्र में उल्लिखित सुपुर्गों के अधिसूचित स्थान के बारे में बीसीएचए के विचार वैध हैं ।
- (v) पतन लाइसेंसकरण शर्तों के भाग के रूप में यह विनियमन क्यों नहीं कर सकता ?

बम्बई जहाजी कुली संघ (बीएसए)

- (i) पतन जहाजी कुलियों को लाइसेंस देना है । लाइसेंस विभिन्न शर्तों के अधीन होता है । पतन स्वयं हमारे प्रभार का विनियमन कर सकता था । अगर वे नहीं करते तो इसका कारण था, क्योंकि हमारे सवाएं ग्राहक-दर-ग्राहक भिन्न-भिन्न होती हैं ।
- (ii) हम विनियमन समाप्त करने वाली सासाइटी बन रहे हैं । नया विनियमन क्या जाड़े ?
- (iii) महापतन प्रशुल्क प्राधिकरण क्या विनियमित करेगा ? हमारी लागत का 95% श्रमिक लागत है । श्रमिक पतन से हात हैं और उनकी मजदूरी आदि सुनिश्चित है ।
- (iv) पांच जहाजी कुली अपना प्रचालन बंद कर चुके हैं । अगर आज मौजूदा दशा में हमारे प्रशुल्क का विनियमन करते हैं तो और भी अपना प्रचालन बंद कर देंगे ।

महाराष्ट्र राज्य टम्पो, बस वाहतुक महासंघ और अन्य वाहक

- (i) हम विभिन्न ग्राहकों के लिए विभिन्न दरें प्रस्तावित करते हैं । हमारी दरों में पिछले चार वर्षों से वृद्धि नहीं हुई है । पिछले वर्ष जब डीजल की दर 40% बढ़ाई गई थी, तब ही हमने अपनी दर 8% से 12% बढ़ाई थी ।
- (ii) श्रमिक लागत बढ़ रही है, परंतु कार्य घट रहा है । निष्क्रिय श्रमिक बढ़ रहे हैं और हम प्रभावित हो रहे हैं ।
- (iii) वृद्धि को आत्मसात करने की हमारी क्षमता अत्यधिक सीमित है ।

कन्टेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)

- (i) महापतन प्रशुल्क प्राधिकरण टीएचसी विनियमित करने के लिए सही प्राधिकरण नहीं है । इसका अन्यत्र कहीं भी विनियमन नहीं होता है ।
- (ii) यह विनियमन समाप्त करने का युग है । इसलिए, टीएचसी का विनियमित करना एक पश्चगामी कदम होगा ।

- (iii) लाइन व्यापार जगत से उससे अधिक एकाग्रता नहीं कर रहे हैं जितना वे सवादाताओं का अंदा कर रहे हैं।
- (iv) पत्तन का लाइसेंसधारियों का विनियमित करना चाहिए। वे इस उत्तरदायित्व का किसी अन्य के पक्ष में पोरत्याग नहीं कर सकते।
- (v) लदान पत्र में 'सुपुर्दगी के स्थान' का सकल स्वयं यह इंगित नहीं करना कि मालमाड में उस स्थान पर सुपुर्दगी की लागत शामिल है। इसके लिए एक विशिष्ट सविदा हानी होगी।
- (vi) हम पत्तन और निजी टर्मिनल प्रचालनों से रियायत और छूट प्राप्त करते हैं। परंतु हम टीएचसी में औसत का पालन करते हैं। कुछ लाइन लाभ प्राप्त कर सकते हैं कुछ हानि उठा सकते हैं।

इंजिनियरिंग मर्चेंट चेंबर (आईएमसी)

- (i) जब पत्तन टैरिफ की बात आती है तो सीएसएलए और एमएनएसए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण का विनियामक के रूप में स्वागत करता है। महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा टीएचसी के विनियामन के लिए उनकी आपत्ति अताकेंक है।
- (ii) एमबीपीटी सभी टर्मिनल सेवाएं प्रदान नहीं कर सकता। लाइन को विक्री हाना चाहिए और ये सेवाएं प्रदान करना जारी रखना चाहिए।

भारतीय नौवहन निगम (एससीआई)

अगर एमबीपीटी प्रस्तावित दसों पर ये सेवाएं सुनिश्चित कर सकता है तो हम उन्हें इसी प्रकार टीएचसी में शामिल करेंगे।

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी)

- (i) हमें टीएचसी के विनियामन के लिए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के क्षेत्राधिकार के बारे में कोई सदेह नहीं है। जेएनपीटी के लिए इन सभी का महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा विनियमित किया जा चुका है।
- (ii) लाइसेंसदाता के रूप में पत्तन जहाजी कुलिया का विनियामन कर सकता है और करना चाहिए।
- (iii) कन्टेनर यार्ड से सीएसएस तक कार्गो की दुलाई लाइन का उत्तरदायित्व है न कि पत्तन का।

मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी)

- (i) कारमाहोम ने मुक्त दिवसों में वृद्धि का लाभ आगे दे दिया है। परंतु उन्होंने सीडीसी लगाकर उससे अधिक प्रतिस्पर्धित कर लिया है।
- (ii) इस बान का सावधानीपूर्वक जांच करने की आवश्यकता है कि क्या मालमाड में पात पर प्रहस्तन और सीमाशुल्क समयोपरि शामिल है या नहीं।
- (iii) क्या कटनरा पर घाटशुल्क का टीएचसी में बिल्कुल शामिल किया जाना चाहिए या नहीं।
- (iv) अगर यह आवश्यक हो जाता है तो एमबीपीटी टर्मिनल सेवाएं प्रदान/आयोजित करेगा।

11 कुछ प्रयाक्ता सगठनों ने संयुक्त सुनवाई में लिखित अनुरोध किए थे जिनकी मुख्य विशेषताएं निम्नानुसार हैं—

भारतीय उद्योग परिषद (सीआईआई)

- (i) पोत पर जहाजी कुली द्वारा दुलाई की लागत समुद्री माल भाड़े में शामिल है। इसलिए टीएचसी के एक घटक के रूप में इसका वसूली अनुचित है।
- (ii) भूमि किराया दो बार वसूल नहीं किया जाना चाहिए और इसके लागत घटक का छाड़ दिया जाना चाहिए।
- (iii) घाटशुल्क और मंडारण शुल्क प्रमारा को अमराको डालर में मूल्यवर्गेत करने का कोई औचित्य नहीं है।

- (iv) टीएचसी का निधोरण बाजार की शक्तिया द्वारा नहीं किया जा सकता क्योंकि य लाइन द्वारा व्यय की गई वास्तविक लागते हैं ।
- (v) यदि लाइन्स अधिसूचित दरा पर सवाए प्रदान करना अस्वीकार कर देते हैं ता पत्तन यह सुविधा प्रदान करने की व्यवस्था कर सकता है ।
- (vi) बुलाई ओर जहाजी कुली द्वारा बुलाई मुख्य लागत हाती है । इन्हें आवाधिक रूप से बढ़ाया जाता है । आचित्य का घटक सुनिश्चित करने के लिए इन दरा का अधिसूचित करने की आवश्यकता है ।

मुम्बई न्हावा शेवा शिप इटरमॉडल एजेंट एसोसिएशन (एमएनएसए)

- (i) फैक्टरी में भरे टीएचसी के मामले में पोतवणिक लाइनों के डिपो से कटेनर लेते हैं और उसे अपनी फैक्टरी/निजी सीएफएस तक ले जाते हैं और उस वापस पत्तन के कटेनर याडे में लाते हैं । लाइन कटेनर याडे से कटेनर का उत्तरदायित्व लेते हैं और कटेनर यार्ड से पात तक बुलाई और पात पर लदान करने की लागत फैक्टरी में भरे टीएचसी के रूप में प्रसारित की जाती है ।
- (ii) सीएफएस/गादी में भरने के मामले में पातवणिक लाइन के सीएफएस में कार्गो लान का विकल्प देते हैं और लाइन कटेनर में कार्गो भरने का उत्तरदायित्व लेते हैं । कार्गो का कटेनर में भरने उस पत्तन/कटेनर याडे तक बुलाई करने और बाद में उस पात पर लदान करने की लागत सीएफएस/गादी में भरे टीएचसी में शामिल हाती है ।
- (iii) फैक्टरी में भर लाइन द्वारा प्रसार्य टीएचसी कार्गो के औसत मूल्य के लिए महत्वहीन है । फैक्टरी में भर टीएचसी एमबीपीटी में कटेनर के पोतपर्यन्त निशुल्क मूल्य का 0.21% हाते हैं ।
- (iv) अगर पत्तन/कार्गो हिताधिकारी यह महसूस करते हैं कि प्रसार अत्यधिक है ता वे सीधे व्यापार जगत से सभी प्रसार वसूल कर सकते हैं ।
- (v) लाइन एमबीपीटी में टर्मिनल प्रचालका का कार्यकलाप कर रहे हैं । एनएसआईसीटी और कुछ कम हद तक जेएनपीटी एकमात्र भारतीय पत्तन हैं जो सभी टर्मिनल सेवाए प्रदान करते हैं । अन्य सभी भारतीय पत्तनों में लाइन टर्मिनल प्रचालक का कार्य करते हैं ।
- (vi) लाइन के लिए अपने व्यय (उनके द्वारा लगाए गए सवादाताओं का भुगतान के कारण) पर लगभग 20% का प्रशासनिक अधिभार जोड़ना उचित होगा ।

12 तत्पश्चात बीसीएचएए न दूसरी संयुक्त सुनवाई के दौरान हुई चर्चा के दृष्टिगत आर अनुरोध किया । इसने पहल उसके द्वारा दिए गए अधिकांश तर्कों का दाहराया है । इसके आतिरिक्त इसने निम्नालिखित वर्णन किया है —

- (i) उसका तर्क कि समुद्री मालभाडे में नामित स्थान (लदान पत्र में यथावांणत) पर कटेनरों को सुपुर्दगी किए जाने तक व्यय की गई सभी लागत शामिल होती है पर लाइन अथवा कारमाहाम काफ़स द्वारा संयुक्त सुनवाई में कोई विवाद नहीं किया गया है ।
- (ii) कारमाहाम ने पत्तन द्वारा टीएचसी को अनुमत्य मुक्त दिवसा में वृद्धि के दृष्टिगत दिनांक 4 दिसम्बर 2000 से प्रति टाईयू मात्र 500/-रुपए घटाया गया है । इसकी बजाय इसने अब सीडीसी के अधीन मुक्त दिवसा का परिचालन पात से कटेनर के उतरने के दिन से प्रारम्भ किया है सीएफएस में कटेनर के पहुचने के बाद नहीं । यह उस प्रवृत्ति और तर्कों का वर्धन करता है जिसके द्वारा लाइन व्यय की गई लागत का वसूल करने में व्यापार जगत का शोषण करते हैं ।
- (iii) पत्तन द्वारा वसूल किया गया पात पर जहाजी कुली बुलाई प्रसार डालर मूल्यवर्गित हाना चाहिए क्योंकि यह समुद्री मालभाडे से संबंधित हाता है ।

- 13 सीएसएलए ने भी निम्नलिखित का विशेष उल्लेख करते हुए और टिप्पणिया प्रस्तुत की हैं -
- (i) सभी लाइनों की लागत के औसत का प्रयोग करत हुए टीएचसी का पारिकलन किया जाता है और इसलिए एक लाइन द्वारा प्राप्त कोई लाभ (टर्मिनल प्रचालको से छूट द्वारा) कुछ हद तक टीएचसी पर प्रभाव डालेगा।
 - (ii) जब कोई लागत सघटक, जो सहमत्य टीएचसी सघटक है, परिवर्तित होता है तब टीएचसी समायोजित किया जाएगा। यह इस सिद्धांत पर आधारित है कि टीएचसी लागत वसूली है।
 - (iii) लदान पत्र में उल्लिखित नामित सुपुर्दगी के स्थान के बारे में बीसीएचएए के तर्क के सदर्म में निम्नलिखित बातें सगत हैं -
 - (क) बीसीएचएए द्वारा प्रस्तुत लदान पत्र की प्रांतिया लाइन के लदान पत्र नहीं हैं। वे एनवीआसीसी दस्तावेज हैं।
 - (ख) प्रलखीकरण और स्थानीय प्रथाए और व्यवहार भी सगत हैं। सेवा सावदाआ के रूप में अन्य प्रलखीकरण हा सकते हैं। इसके अतिरिक्त, लदान पत्र का ब्यारवार परिशिष्टीकरण यह निर्दिष्ट कर सकता है कि टीएचसी संग्रहण योग्य है। स्थानीय पद्धति और व्यवहार यह हा सकता है कि टीएचसी सदैव संग्रहण योग्य है।
 - (ग) लदान पत्र पर टीएचसी की अनुपस्थिति प्रभार मुक्त अवस्थान तक सुपुर्दगी करने के लिए लाइन को बाध्य नहीं करती।
- 14 अप्रैल, 2001 में बीसीएचएए ने हमारे ध्यान में यह बात लाई कि एमएनएसए ने बढ़ती हुई निम्नलिखित लागतों और ईडीआई के लिए एजेसिया के उन्नयन का शामिल करने के लिए एक पारिष्वक रूप से दस्तावेज जाच-पड़ताल शुल्क सहायित कर दिया था। बीसीएचएए ने एमएनएसए का सहायित एमबीपीटी द्वारा जारी दिनांक 30 जनवरी, 1999 के पत्र की प्राति भी प्रस्तुत की है, जो यह वर्णन करता है कि प्रलखीकरण फॉस लगाने का पत्तन के लिए पूर्वानुमान हाना चाहिए।
- 15 इस मामले की जाच-पड़ताल के दौरान एकात्रित समग्र सूचना के सदर्म में और इस कार्यवाही में भाग लेने वाले विभिन्न संगठना द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजों के आधार पर निम्नलिखित स्थिति सामने आती है -
- (i) टर्मिनल प्रहस्तान प्रभार किसी कंटेनर टर्मिनल में कंटेनरों का प्रदान की गई विभिन्न सेवाओं के लिए नौवहन लाइनों द्वारा संग्रहित किए जाते हैं। यद्यपि, ये सेवाए पत्तन क्षेत्र के भीतर प्रदान की जाती हैं प्रभार लाइनों द्वारा वसूल किए जाते हैं, क्योंकि वे विभिन्न सेवादाताओं पर कार्य पर लगाते हैं। वसूल किए गए ये प्रभार व्यापार जगत और लाइनों के बीच विशेषकर प्रभारों की सुस्पष्टता और औचित्य के सदर्म में झगड़ों की जड़ निर्मित करते हैं। इन प्रभारों का विनियमन कभी भी किसी साविधिक प्राधिकरण द्वारा नहीं किया गया है। इस पारिष्वक्य में कई प्रयाक्ताओं द्वारा उल्लिखित महानिदशक (नौवहन) की दा समीतिया न प्राथमिक तौर पर टीएचसी नामक पैकेज में शामिल सेवाओं का सूचीबद्ध किया था। व्यापार जगत ने सुस्पष्ट रूप से उल्लेख किया है कि उसने इन रिपोर्टों का अस्वीकार कर दिया था। इस मामले में सुयुक्ता सुनवाई में महानिदशक (नौवहन) द्वारा जैसा स्वीकार किया गया है, निदेशालय द्वारा किए गए प्रयास औपचारिक थे और उसमें किसी साविधिक समर्थन की कमी थी। प्राधिकरण के अप्रैल 1997 में सृजन होने के पूर्व, महापत्तन के न्यासी बांडे का सरकार की पूर्व स्वीकृति से प्रशुल्क नियत करने के लिए शाक्तिया सौंपी गई थी। एमबीपीटी अधिनियम के उपबन्धों के अधीन न्यासी बोर्ड विभिन्न सेवाओं, जिसके लिए टीएचसी संग्रहित किया जाता था, के लिए दर विनियमित कर सकता था। तथापि, ऐसा कभी नहीं हुआ। एमबीपीटी का विचाराधीन प्रस्ताव टीएचसी में शामिल विभिन्न सेवाओं के लिए साविधिक रूप से दर विनियमित करने का समभवत पहला प्रयास है।
 - (ii) इस पृष्ठभूमि में, एमबीपीटी एक सुसरचित और अर्थपूर्ण प्रस्ताव तैयार करने के लिए बचाई का पात्र है। प्रस्ताव में सभी संबद्ध मामलों का उद्देश्यपूर्ण विश्लेषण विहित है और सगत मुद्दों पर गहरी अन्तर्दृष्टि प्रदान करता है।

- (iii) प्राधिकरण के टीएचसी को विनियमित करने के क्षेत्राधिकार पर मुख्यतः लाइनों द्वारा प्रश्न उठाया गया है। इस परिप्रेक्ष्य में एमपीटी अधिनियम की धारा 42 में उल्लिखित के अनुसार टीएचसी की बजाय उसमें शामिल सेवाओं को विनियमित करना सगत है। अधिनियम की यह धारा दरों का मान, जिसपर और शर्तों के विवरण, जिसके अधीन खण्ड (क) से (ड) के अधीन निर्दिष्ट विभिन्न सेवाएं (महापत्तन का) अथवा धारा 42 के अधीन प्राधिकृत किसी अन्य व्यक्ति अथवा पत्तन के संबंध में, के दौरान निष्पादित की जाएगी, बनाने के लिए प्राधिकरण को शक्ति प्रदान करती है। अधिनियम की धारा 42(3) किसी पत्तन न्यास के बोर्ड को धारा 42(1) के अधीन उल्लिखित किसी सेवा का निष्पादन करने के लिए किसी व्यक्ति को प्राधिकृत करने की शक्ति प्रदान करती है। धारा 42(4) स्पष्ट रूप से वर्णन करती है कि ऐसा प्राधिकृत व्यक्ति अपनी सेवाओं के लिए प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरों से अधिक प्रभारित अथवा वसूल नहीं कर सकता।

यह उल्लेखनीय है कि कारमाहोम काफ्रेस, बीएसए और एमएनएसए ने भी यह माना है कि टीएचसी के कुछ घटक प्राधिकरण द्वारा विनियमित किए जा सकते हैं।

टीएचसी को मोटे तौर पर 4 समूहों अर्थात् पत्तन सबद्ध प्रभार, जहाजी कुली प्रभार, दुलाई और विविध में बांटा गया है। पत्तन सबद्ध प्रभार प्राधिकरण द्वारा विनियमित किए जाते हैं।

अगर जहाजी कुली दुलाई और दुलाई कार्यकलाप पत्तन क्षेत्र में किए जाते हैं तो वे निस्संदेह रूप से धारा 48(1) और 42 (1) के अधीन भी सूच्यबद्ध सेवाओं के रूप में अर्हता प्राप्त करते हैं। उप-शीर्ष 'विविध' के अधीन कुछ प्रभार सीमाशुल्क से संबंधित हैं और पत्तन सबद्ध कार्यकलाप से नहीं। ऐसा होते हुए प्राधिकरण साविधिक रूप से केवल सभी अर्हता प्राप्त कार्यकलापों के लिए 'उच्चतम' दरें निर्धारित करने के लिए विधिबद्ध बाध्य है। यह उल्लेखनीय है कि ये सेवाएं एमपीटी में स्वयं टर्मिनल प्रचालकों द्वारा प्रदान की जाती हैं, और प्राधिकरण ने उनके द्वारा प्रभार्य दरों का अधिसूचित किया है।

- (iv) विभिन्न चिह्नित सेवाओं के लिए दरों का विनियमन का तरीका से किया जा सकता है -

(क) प्रत्येक सेवादाता द्वारा लगाई जाने वाली दरों का विनियमन।

(ख) प्राधिकृत सेवादाताओं पर लागू की जाने वाली दरों की उच्चतम सीमा के निर्धारण के माध्यम से पूरे पत्तन के लिए टीएचसी के अधीन सगत दरों का विनियमन।

उपरोक्त (क) में प्रस्ताव से कुछ गंभीर व्यावहारिक समस्याएं हो सकती हैं। तथापि, उपरोक्त (ख) के मामले में प्रत्येक सेवादाता का सदर्भ दिए बिना विनियमन किया जा सकता है। इस मामले में टीएचसी के अंतर्गत पैकज के हिस्से के रूप में चिह्नित सेवाओं के लिए दरों की उच्चतम सीमा किसी विशेष पत्तन के लिए निर्धारित की जाएगी और संबंधित पत्तन न्यास एमपीटी अधिनियम की धारा 42 (3) के अनुसार उन्हें प्राधिकृत करने के पूर्व इसे एक पूर्व शर्त बनाते हुए प्राधिकृत सेवादाताओं पर उनका अनुप्रयोग सुनिश्चित करेगा।

एमपीटी का प्रस्ताव ऊपर (ख) में बताए गए मॉडल का अनुपालन करने का प्रस्ताव करता है। एमपीटी द्वारा प्रस्तावित दृष्टिकोण उचित प्रतीत होता है। किसी भी दशा में इस प्राधिकरण के लिए मुम्बई पत्तन क्षेत्र के भीतर प्रचालन करने वाले बड़ी संख्या में अलग-अलग सेवादाताओं के दृष्टिकोण उनके प्रचालन की लागत के आधार पर प्रत्येक सेवादाता के लिए अर्थपूर्ण तरीके से दरें निर्धारित करना संभव नहीं हो सकता। सूचना आंकड़ों प्राप्त करने में भी कठिनाई होगी। यह मानना होगा कि एमपीटी द्वारा प्रस्तावित दरें बाजार के व्यापक अध्ययन तथा पूर्ण और पूर्वानुमानित निष्पादन स्तरों पर आधारित हैं। इस परिप्रेक्ष्य में यह सगत है कि प्राधिकरण द्वारा अनुमादित की जाने वाली दरें केवल उच्चतम सीमाएं हैं और सेवादाता उस सीमा से नीचे प्रभार लगा सकते हैं। प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों का विशेष लाइसेंसिंग शर्तों के माध्यम से अनुपालन कराना एमपीटी पर निर्भर है। इस पारदर्शक के मद्देनजर सुविधा का समुलन एमपीटी द्वारा प्रस्तुत दृष्टिकोण के पक्ष में दिखाई देता है और इस मामले का शासित करने वाली परिस्थितियों में यही कानूनी जांच सिद्ध होगी।

इस सदन में यह उल्लेखनीय है कि एमबीपीटी एक पंजीकरण स्कीम के माध्यम से सरकार और वाहकों के अनुमोदन से तैयार विनियमन द्वारा जहाजी कुलियों द्वारा बुलाई प्राधिकृत करता है ।

- (v) यहा टीएचसी की प्रकृति की जाच करना सगत है । कारमाहोम काफ्रेस ने कभी-कभी तर्क दिया है कि यह व्यय की गई लागत की वसूली है और अन्य कहीं उल्लेख किया है कि इसे समुद्री मालभाड़े के विस्तार के रूप में माना जाना चाहिए । सीएसएलए और एमएनएसए ने सुस्पष्ट रूप से उल्लेख किया है कि टीएचसी व्यय की गई लागत की वसूली है । एमएनएसए ने यहां तक कि इस संबंध में अपने तर्क को समर्थन देने के लिए कर्नाटक उच्च न्यायालय का निर्णय भी दर्शाया है । कारमाहोम काफ्रेस ने यह दर्शाने के लिए कोई साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया है कि टीएचसी समुद्री मालभाड़े का विस्तार है । ऐसा होते हुए, टीएचसी को केवल व्यय की गई लागत की वसूली के रूप में माना जा सकता है ।

इस परिप्रेक्ष्य में व्यय की गई लागत लाइनों द्वारा सेवादाताओं को किया गया भुगतान है । सांविधिक रूप से, सेवादाता इस प्राधिकरण द्वारा नियत दरों के आधिक्य में पत्तन-संबद्ध कार्यकलापों के लिए कुछ भी नहीं लगा सकते । इसे देखते हुए, यह विश्लेषण दर्शाता है कि प्राधिकरण द्वारा पृथक सेवाओं के लिए नियत उच्चतम दरें टीएचसी पैकेज के प्रयोजनार्थ उच्चतम दरें होगी, जिन्हें लाइन्स वसूल करते हैं । इस स्पष्ट रूप से उभरती हुई स्थिति के दृष्टिगत एमएनएसए की आपत्ति कि लाइन पत्तन द्वारा लाइसेंसशुदा नहीं होते, और उनके प्रभारों को विनियमित नहीं किया जा सकता, में कोई गुणावगुण नहीं पाया जाता । स्पष्ट रूप से उभरती स्थिति यह है कि विनियमन टीएचसी का न होकर बल्कि धारा 48 वही में विहित सेवाओं के प्रावधान के लिए दरों के संबंध में है ।

- (vi) टीएचसी की स्वीकृत परिभाषा के लिए, बीसीएचए, डब्ल्यूआईएसए और यहां तक कि एमबीपीटी ने आईबीपीसी कटेनर प्रशुल्क नियम/विनियम में विहित परिभाषाओं पर विश्वास किया है । डब्ल्यूआईएसए ने यह भी इंगित किया है कि काफ्रेस सम्मेलन भी आईबीपीसीसी का सदस्य है । ये परिभाषाएँ स्पष्ट रूप से यह दर्शाती हैं कि निर्यात के मामले में लदान के लिए कटेनरों को प्रस्तुत किए जाने तक प्रदान की गई टर्मिनल सेवाओं के लिए और आयात के मामले में पोत के पास कटेनरों की प्राप्ति के बाद प्रदान की गई टर्मिनल सेवाओं के लिए टीएचसी है । इस परिभाषा का लाइनों द्वारा विरोध नहीं किया गया है अथवा उसे चुनौती नहीं दी गई है । तथापि, बीसीएचए ने तर्क दिया है कि टीएचसी उस स्थान से प्रारंभ होना चाहिए, जहां व्यापार जगत को कटेनर का प्रहस्तन करने की अनुमति दी जाती है । सीएसएलए का तर्क कि सुपुर्दगी/लदान के पूर्व प्रदान की गई सेवाएँ लागत मुक्त नहीं हो सकती, विचार करने योग्य है ।

चूंकि, आईबीपीसीसी की टीएचसी के बारे में परिभाषा को भारत में एजेंटों/प्रचालकों द्वारा अपनाया गया है और यह काफी लंबी अवधि से प्रचालन में है, इसलिए ऐसा कोई कारण नहीं है कि इसे सही स्थिति प्रदर्शित करने के रूप में स्वीकार क्यों नहीं किया जा सकता ।

- (vii) इस मामले में कार्यवाही से कई महत्वपूर्ण मुद्दे सामने आए हैं, जिन्हें विभिन्न सेवाओं के लिए उच्चतम दरें नियत करने पर कार्यवाही करने के पूर्व निपटाया जाना है । यहां संगत मुख्य मुद्दे निम्नानुसार हैं :-

(क) क्या मालभाड़े में लदान करने, जहाजी कुली का प्रभार शामिल किया जाता है ।

(ख) एमबीपीटी द्वारा लगाया गया पोत पर श्रमिक प्रभार ।

(ग) भूमि किराए की वसूली ।

इन मुद्दों पर निम्नलिखित पैराग्राफों में ब्योरे के अनुसार कार्यवाही की गई है ।

- (viii) 'लाइनर शर्त' की 'अंकटाड' की परिभाषा यह कहती है कि मालभाड़े में पोत पर लदान करने और उससे उतारने की लागत शामिल है । इस परिभाषा के आधार पर, बीसीएचए ने सख्ती से तर्क दिया है कि पोत से कटेनरों, लदान और उतराई की पोत पर जहाजी कुली द्वारा बुलाई की लागत टीएचसी का सघटक नहीं हो सकती ।

बीसीएचएए द्वारा प्रस्तुत पीएण्डओ ने नेडलॉयडस के दस्तावेज में भी 'लाइनर शर्त' की समान परिभाषा विहित है । एमबीपीटी ने यह तर्क भी पृष्ठांकित किया है कि पोत पर जहाजी कुली बुलाई समुद्री मालभाड़े का भाग है न कि टीएचसी का । एमबीपीटी ने स्पष्ट किया है कि लागत के इस घटक को उसके प्रस्ताव में शामिल करना उसे मालभाड़े में शामिल करने के लिए लाइनों द्वारा अस्वीकार करने की दृष्टि से है । यह उल्लेखनीय है कि आईबीपीसीसी की टीएचसी की परिभाषा टीएचसी के सीमाक्षेत्र में लदान/उताराई का शामिल नहीं करती । एमएनएसए द्वारा एमबीपीटी में मिश्रित बर्तन किराया के बारे में दाखिल अम्यावेदन में (जिसपर अलग से इस प्राधिकरण द्वारा कार्यवाही की गई है) इसने स्पष्टतः उल्लेख किया है कि लाइनर शर्त के अधीन मालभाड़ा में पोत पर जहाजी कुली बुलाई शामिल है ।

तथापि, कारमाहोम काफ़्रेस ने तर्क दिया है कि व्यापार जगत लाइनर मालभाड़ा अदा नहीं करता, इसलिए यह लाइनर शर्त की भाग नहीं कर सकता । यह सगत है कि कारमाहोम काफ़्रेस और सीएसएलए ने लाइनर शर्त की 'अकटाइड' की परिभाषा को नहीं नकारा है । उन्होंने केवल यह तर्क दिया है कि मालभाड़ा लाइनर शर्त के अतिरिक्त नियत किया जा सकता है । कारमाहोम काफ़्रेस ने यह भी इंगित किया है कि कार्गो मुक्त भीतर/बाहर (एफआईओ) शर्त पर भी स्वीकार किया जा सकता है । तथापि, एमएनएसए ने दावा किया है कि जहाजी कुली बुलाई की लागत का एक हिस्सा मालभाड़ा में शामिल किया गया है ।

हम कोई कारण नहीं देखते कि 'अकटाइड' द्वारा लाइनर शर्त की दी गई वैश्विक रूप से स्वीकृत परिभाषा क्यों स्वीकार नहीं की जा सकती । 'लाइनर' प्रकाशित जहाजी यात्रा समय अनुसूची के एवज में नियमित व्यापार/परिभाषित मार्ग पर चलने वाला पोत है । सभी कटेनर लाइन अथवा कम से कम उनके अधिकांश लाइनर प्रचालित करते हैं । ऐसा तर्क दिया जा सकता है कि अगर एफआईओ की शर्त विद्यमान है तो चार्टर करने वाले का कटेनर लदान करने/उतारने की व्यवस्था करने के लिए स्वतंत्रता होनी चाहिए । उस मामले में, वह सीधे टर्मिनल सेवाओं के लिए सेवादाताओं को भुगतान करेगा लाइन्स को नहीं ।

'बीसीएचएए' और 'डब्ल्यूआईएसए' ने यह दर्शाने के लिए विश्वसनीय साक्ष्य प्रस्तुत किया है कि मालभाड़े में पोत पर जहाजी कुली बुलाई शामिल है । लाइनों ने केवल यह तर्क दिया है कि उनके द्वारा संग्रहित मालभाड़ा लाइनर शर्त पर नहीं है । यह मात्र दावा नहीं करना बीसीएचएए और डब्ल्यूआईएसए के मजबूत तर्कों का प्रतिरोध करने के लिए पर्याप्त नहीं हो सकता, जो एक स०रा० निकाय, एक शीर्ष नौवहन लाइन और आईबीपीसीसी की परिभाषाओं पर विश्वास करते हैं । इसके अतिरिक्त, बीसीएचएए का दावा कि पोत पर जहाजी कुली द्वारा बुलाई को ब्रेक बल्क के मामले में माल भाड़े में शामिल किया गया है और यह ब्रेक बल्क अब कंटेनरयुक्त है, विचार करने योग्य है । लाइनों को साक्ष्य से यह सिद्ध करना होगा कि नौतल पर जहाजी कुली बुलाई लागत उनकी मालभाड़ा दरों में शामिल नहीं है ।

इस परिदृश्य के मद्देनजर निम्नलिखित स्थिति हो सकती है —

- टीएचसी लगाया जाना मुख्यतया कटेनर यातायात के लिए तर्कसंगत हो सकता है ।
- कंटेनरों की बुलाई अधिकतर लाइनर शर्तों के अनुसार होती है ।
- इसलिए, ऐसे मामलों में कटेनरों की नौतल पर कुली कार्य लागत समुद्री भाड़ का हिस्सा होती है ।
- इसे देखते हुए, ऐसे मामलों में नौतल पर कुली कार्य की लागत टीएचसी का हिस्सा नहीं हो सकता ।

ऊपर वर्णित स्थिति के दृष्टिगत यह स्पष्ट हो जाता है कि पोत पर जहाजी कुली बुलाई का लागत समुद्री मालभाड़े में शामिल किया जाता है । अगर इसे मालभाड़ा और टीएचसी दोनों के भीतर माना जाता है तो यह एक ही घटक की दोहरी गिनती होगी । अगर इसकी अनुमति दी जाती है तो इससे केवल लाइनों की अनुचित समृद्धि होगी । चूंकि, टीएचसी को इसके कुछ घटकों के विनियमन द्वारा नियंत्रित करना होगा, जबकि मालभाड़े को नहीं, तब टीएचसी का जहाजी कुली बुलाई घटक से पोत पर जहाजी बुलाई की लागत को समाप्त करना उचित है । ऐसा होते हुए, पोत पर जहाजी कुली बुलाई टीएचसी का घटक नहीं हो सकता ।

- (ix) टीएचसी के घटकों के रूप में कुछ सेवाओं की दरों को विनियमित करने के लिए एमबीपीटी का प्रस्ताव उन्हें पोत पर श्रमिक प्रभारों में वृद्धि की आवश्यकता से और उसके इस भय कि ऐसी वृद्धि का परिणाम लाइनों द्वारा टीएचसी की तीव्र वृद्धि हो सकता है, से उत्पन्न होता दिखाई देता है। पोत पर श्रमिक प्रभार एमबीपीटी द्वारा लगाया जा रहा है। कानूनी तौर पर, इस सेवा के लिए यह प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित नहीं किए गए किसी प्रभार की वसूली नहीं कर सकता।

पोत पर श्रमिक प्रभार पोत पर कार्य के लिए भूतपूर्व बीडीएलबी के कर्मचारियों की आपूर्ति से संबंधित है। बीडीएलबी अधिक्रमित हो गया है, इसके कर्मचारियों का पत्तन न्यास में विलयन हो गया है। एमबीपीटी ने भी स्वीकार किया है कि बीडीएलबी के भूतपूर्व कर्मचारी पत्तन न्यास में शामिल कर लिए जाने के बाद डीएलबी में वापस नहीं जा सकते, यहाँ तक कि जब वह निकाय पुनरुज्जीवित हो जाता है। यह दर्शाता है कि पोत पर श्रमिकों की आपूर्ति एमबीपीटी द्वारा की जाती है और प्रश्नगत कर्मचारी एमबीपीटी के कर्मचारी हैं। यह उल्लेखनीय है कि भूतपूर्व बीडीएलबी द्वारा तैयार की गई सभी नियोजन स्कोंमें रद्द कर दी गई हैं। मात्र यह तथ्य कि लखे अलग से रखे जाते हैं और अध्यक्ष (एमबीपीटी) भूतपूर्व बीडीएलबी की शक्तिशाली प्रयोग करता है, एमबीपीटी द्वारा इस प्राधिकरण के अनुमोदन के बिना पोत पर श्रमिकों की आपूर्ति के लिए स्वयं अपनी दर नियत करने का आधार नहीं हो सकता। कानूनी तौर पर अधिक्रमित बीडीएलबी का प्रतिनिधित्व करने वाला अध्यक्ष (एमबीपीटी) कर्मचारी रहित संगठन है। यह पोत पर कार्य के लिए एमबीपीटी कर्मचारियों की आपूर्ति के लिए दरें नियत नहीं कर सकता।

बीएसए ने उल्लेख किया है कि एमबीपीटी द्वारा तैयार कुली कार्य लागत अनुमानों में 525/-रुपए प्रति श्रमिक के नोतल श्रमिक प्रभार में पूर्वप्रभाव से मजदूरी संशोधन के लिए पयोप्त प्रावधान नहीं किया गया है। इस कार्रवाई में एमबीपीटी ने 630/-रुपए जमा वास्तविक इकाई दर मजदूरी के उस दर के उर्ध्वगामी संशोधन पर विचार किया है। यह संशोधित दर मजदूरी जमा 146% लेवी के आधार पर परिकलित की गई है। प्रस्तावित लेवी में मजदूरी संशोधन के रूप में 20% के प्रावधान का शामिल किया है। तथापि, एमबीपीटी ने स्वीकार किया है कि 630/-रुपए की संशोधित दर में आगे 771/-रुपए तक संशोधन किया जा सकता है। तथापि, उसने प्रस्ताव किया है कि वे फिलहाल 630/-रुपए प्रति श्रमिक जमा वास्तविक इकाई दर पर संतुष्ट हैं।

इस मामले का निपटान के प्रयोजनार्थ हम पोत पर 630/-रुपए प्रति श्रमिक तथा वास्तविक इकाई दर पर श्रमिक के प्रस्तावित संशोधन का स्वीकार करने के लिए प्रवृत्त हैं। तथापि, एमबीपीटी का अब से तीन महीने के भीतर वास्तविक मजदूरी ढांचे पर विचार करने के बाद पोत पर श्रमिक प्रभार नियत करने के लिए उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करने का निर्देश दिया जाता है। इस प्राधिकरण के विचारार्थ ऐसा प्रस्ताव तैयार करते समय एमबीपीटी के लिए श्रमिक लेवी प्रणाली की पारम्परिक विधि की बजाए 'प्रति टन' अथवा 'प्रति टाईयू' दर निर्धारित करने की समझौताओं की जांच करना उचित होगा।

कुछ महापत्तन और यहाँ तक कि एक मौजूदा डीएलबी पोत पर प्रभारों के लिए प्रति टन दर का अपना चुकें हैं।

- (x) बीसीएचएए, डब्ल्यूआईएसए और सीआईआई ने आरोप लगाया है कि भूमि किराया लाइनों द्वारा दो बार संग्रहित किया जाता है — एक बार टीएचसी में और पुनः सीडीसी के एक भाग के रूप में। कारमाहाम कार्फ़स ने तर्क दिया है कि भूमि किराए का दो घटका में विभाजित किया गया है और तदनुसार टीएचसी और सीडीसी में वसूल किया गया है। कारमाहाम कार्फ़स द्वारा बताई गति स्थिति यह दर्शाती है कि उनका द्वारा मानी गई रूकन की अवाधि उस अवाधि पर आधारित है, जब मुम्बई पत्तन प्रतिवर्ष 5 लाख टाईयू से अधिक का प्रहस्तन करता है और उसके परिणामस्वरूप हाने वाली सकुलित सुविधा होती है। यह स्थिति कम से कम पिछले दो अथवा तीन वर्षों में काफी परिवर्तित हुई है परंतु अभी भी लाइन पुराने औसत आकड़ों से कार्यवाही करता प्रतीत होता है। सीएसएलए का यह तर्क कि टीएचसी एक औसत लागत है और यह पृथक-पृथक लाइनों के बीच

भिन्न-भिन्न हो सकता है यह मानने के लिए स्वीकार नहीं किया जा सकता है कि औसत शीर्ष असाधारण स्थिति के सदर्थ में होना चाहिए। परिवर्तनशील मात्रा और लागत का दृष्टिगत औसत की आवधिक समीक्षा करना आवश्यक है।

इस प्राधिकरण ने कटनर अवराधन प्रभार (सीडीसी) के विनियमन के बारे में दिनांक 12 मई, 2000 का एक आदेश पारित कर दिया है। उस मामले में कार्यवाही ने स्पष्ट रूप से दर्शाया कि भूमि किराया सीडीसी के एक भाग के रूप में संग्रहित किया गया था। चूंकि, यह प्राधिकरण ने साविधिक विनियमन के लिए सीडीसी स्वीकार नहीं किया, इसलिए इसने अवलाकन किया कि टीएचसी और सीडीसी दोनों में भूमि किराए की दोहरी वसूली संबंधी मुद्दे पर उसके द्वारा टीएचसी के चिह्नित घटकों के विनियमन के भाग के रूप में कारवाई की जाएगी। संबंधित आदेश में यह इंगित किया गया था कि टीएचसी के सघटक के रूप में भूमि किराया स्वीकार नहीं किया जाएगा, अगर इसे सीडीसी के सघटक के रूप में शामिल किया गया पाया जाता है। एम्बीपीटी बीसीएचए और डब्ल्यूआईएसए ने स्पष्टतया वर्णन किया है कि भूमि किराया सीडीसी में शामिल किया जाता है। कारमाहाम काफ़स ने भी इस स्थिति का स्वीकार किया है। ऐसा हात हुए जैसा इस प्राधिकरण द्वारा पहले निर्णय किया गया है, भूमि किराए का टीएचसी के घटक के रूप में स्वीकार करने की आवश्यकता नहीं है। बूक धारा 42 के अधीन वही वर्णित प्रशुल्क विनियमन के प्रयाजनार्थ अभिज्ञात सवाए टीएचसी के घटक हैं सीडीसी के नहीं, इसलिए टीएचसी के माध्यम से भूमि किराया की वसूली नहीं करने का अनुवीक्षण करना सुविधाजनक होगा।

विशेषकर कारमाहाम काफ़स में उल्लेख किया है कि इसने दिनांक 4 दिसम्बर 2000 से संशोधित टीएचसी से संपूर्ण भूमि किराया घटक हटा दिया है। लाइन द्वारा किया गया यह परिवर्तन सही दिशा में है और व्यापारिक निकाया द्वारा लगाए गए आरोपों को पुष्ट करता है कि इस घटक को अभी तक दोहरा गिनती हुई है।

यद्यपि सीडीसी इस प्राधिकरण के विनियमन क्षेत्र में नहीं आता फिर भी यह उल्लेखनीय है कि कारमाहाम काफ़स ने अब सुपुर्दगी के स्थान पर ध्यान दिए बिना कटनर के उतरने की तारीख के बा के दिन से केवल पांच मुक्त दिवस निर्धारित करने के लिए सीडीसी का संशोधित किया है। इसके पूर्व सीडीसी के अधीन मुक्त अवधि कटनर याड़े अथवा नामित कार्यस्थल से प्रारंभ होती थी। इस तथ्य पर विचार करते हुए कि पात एजेंट/लाइन प्रि-स्टेक से सीएफएस तक कटनरों के आवागमन का नियंत्रण करते हैं और एम्बीपीटी के भंडारण प्रभार लगाने के लिए सामान्य उतराई तारीख (जोएलडी) की संकल्पना को अनुपालन करता है सुपुर्दगी के स्थान का उल्लेख किए बिना अवतरण की तारीख से अगली तारीख से मुक्त अवधि की अनुमानित दिन का कोई आचित्य नहीं है। इस परीक्षण में हम इस बात पर ज़ार देना चाहेंगे कि जेएनपीटी के सीएफएस मामले में हमारा मुद्दा यह है कि निशुल्क समय का उपयोग कटनर के सुपुर्दगी स्थान तक पहुंचने के बाद ही प्रारंभ होगा।

- (xi) एम्बीपीटी ने प्रस्तावित दरों के लिए ब्यावर कारण बताए हैं। यह प्रस्ताव टिप्पणीया के लिए सभी संबंधिता का परिचालित किया गया है। दूसरी संयुक्त सुनवाई के पूर्व सभी प्रयाक्ता संगठना से विशेष रूप से टीएचसी के विभिन्न घटकों के लिए एम्बीपीटी द्वारा किए गए लागत अनुमानों के आचित्य पर टिप्पणी देने का अनुरोध किया गया है। कारमाहाम काफ़स ने जनवरी 2001 में हुई संयुक्त सुनवाई में उल्लेख किया कि वह लागत निर्धारण पर बाद में टिप्पणी करेगा परंतु उसके बाद चार महीने बीतने पर भी उसने कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की है। यह उल्लेखनीय है कि लागत अनुमानों पर टिप्पणी करने के लिए प्रत्यक्ष का भवसर दिया गया है और जहाजी कुली दुलाई की लागत के बारे में बीएसए लिमिट्स का छाड़कर किसी ने उन्हें बुनाती नहीं दी है। जहाजी कुली की श्रमिक लागत वह प्रमाण है जो पत्तन द्वारा प्रसारित की जाती है और इसलिए हमारे पास इसके लिए पत्तन के अनुमान का अस्वीकार करने का कोई कारण नहीं है। एम्बीपीटी ने पृथक अनुमानों का ब्यावर स्पष्टीकरण दिया है और पुनः हमारे पास स्वयं अपनी आर से उन्हें अस्वीकार करने का कोई कारण नहीं है।

- (xii) यहां टीएचसी के घटकों के साथ में चिह्नित सवाआ और उसके लिए एम्बीपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों पर चर्चा करना सगत है।

(क) पत्तन संबद्ध लागत

(कक) भूमि किराया इस मद पर ऊपर उप पैरा (x) में विस्तृत रूप से कार्यवाही की जा चुकी है। चूंकि, इस टीएचसी का भाग नहीं होना है और कारमाहाम कांफ्रेंस इसे टीएचसी से हटा चुका है, इसलिए आगे चर्चा करना आवश्यक नहीं है। तथापि, एमबीपीटी ने इस टीएचसी के अधीन शामिल करने का प्रस्ताव किया है। इस सीमा तक पत्तन का प्रस्ताव स्वीकार नहीं किया जाता।

(कख) कटेनर (कटेनरमुक्त कार्गो नहीं) पर घाटशुल्क इसे एमबीपीटी के अधिसूचित दरों के मान के अनुसार लगाया जाएगा। यह प्रभार अमरीकी डॉलर के रूप में मूल्यवर्गित है। कारमाहाम कांफ्रेंस का यह तर्क कि टीएचसी डॉलर मूल्यवर्गित पत्तन लागत के परिणामस्वरूप विनिमय दर में घट-बढ़ के कारण टीएचसी में बारम्बार सशोधन की अपेक्षा है, वैध है। सामान्य रूप से सभी पत्तनो और विशेषकर एमबीपीटी के लिए कटेनर प्रभारों के डॉलर मूल्य वर्गीकरण के मुद्दे को नए सिरे से विश्लेषित करना आवश्यक है और मौजूदा पद्धति की समीक्षा करना आवश्यक है। चूंकि, ऐसी समीक्षा में समय शामिल होगा और यह केवल भावस्थ में लागू होगा, इसलिए यह तत्कालिक प्रस्ताव को प्रभावित नहीं करेगा।

(कग) घाट श्रमिक प्रभार यह प्रभार पत्तन के सीएफएस में भरन/खाली करने के लिए लगाए गए घाट श्रमिकों के लिए है। यह प्रभार केवल एमबीपीटी के दरों के मान में अनुमोदित प्रशुल्क के अनुसार भी वसूल किया जाना है।

(ख) जहाजी कुली दुलाई लागत

(खक) पोत पर जहाजी कुली द्वारा दुलाई सेवा के इस घटक के संबंध में स्थिति पर ऊपर उप-पैरा (viii) में चर्चा हो चुकी है। उपर्युक्त कारणों से यह घटक टीएचसी का हिस्सा नहीं हो सकता। तथापि, एमबीपीटी को अपने दरों के मान में पोत पर श्रमिक प्रभारों को शामिल करने के लिए तत्काल कदम उठाना है।

(खख) भरना/खाली करना यह सीएफएस में भरन/खाली करने के कार्य के लिए लगाए गए पोत पर (भूतपूर्व बीडीएलबी) श्रमिकों के लिए लागत प्रदर्शित करता है। यह दर दरों के मान में प्रशुल्क के अनुसार भी लगाई जाएगी। जब तक यह हाता है, एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित दर का अंतरिम उपाय के रूप में अनुमोदित किया जाता है।

(खग) फोर्क लिफ्ट यह प्रभार केवल पत्तन के सीएफएस में भर/खाली किए गए एलसीएल के मामले में लागू है। बीसीएचए ने यह तर्क दत्त हुए इस प्रभार पर आपत्ति की है कि फोर्क लिफ्ट व्यापार जगत द्वारा लाए जाते हैं। तथापि, एमबीपीटी ने उल्लेख किया है प्रयुक्त फोर्क लिफ्ट अनिवार्यतः जहाजी कुली दुलाई का एक उपकरण है और उस साधारणतया जहाजी कुलिया द्वारा प्रदान किया जाता है। एमबीपीटी ने यह भी कहा है कि अधिकांश समय परषिती फोर्क लिफ्ट लाते हैं और उस सीमा तक जहाजी कुलिया को इस सेवा के लिए प्रभार हटाना होगा ताकि परिणामस्वरूप टीएचसी कम किया जा सक। इस पृष्ठभूमि में, इस दर का इस शर्त के अधीन अनुमोदित किया जाता है कि यह केवल उस समय लगान योग्य है, जब जहाजी कुली वास्तव में फोर्क लिफ्ट प्रदान करते हैं।

(ग) दुलाई लागत

एमबीपीटी ने लागत निर्धारण के लिए केवल एक तरफ की यात्रा पर विचार किया है, यद्यपि तार्किक रूप से यह दोनों तरफ के आवागमन पर विचार कर सकता है — अगर सभी 100% यात्रा नहीं तो कम से कम 60% यात्रा पर अनुमानित ईंधन खपत दर अत्यधिक प्रतीत होता है। चूंकि, प्रति आवागमन लागत कुल लागत और कुल आवागमन के सदृश में निकाली गई है, इसलिए लंबी यात्रा के लिए कोई भाराश और ऐसी यात्राओं के लिए अत्यधिक दर देने की आवश्यकता नहीं है। पत्तन ने लागत में 5% आकारिमकताओं को भी अनुमोदित दी है। कारमाहाम कांफ्रेंस ने इंगित किया है कि लिफ्ट आन/आफ

प्रभार टीएचसी के घटक हैं, परंतु एमबीपीटी द्वारा इन्हें वसूल नहीं किया गया है। एमबीपीटी ने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित बुलाई लागत में लिफ्ट ऑन/ऑफ प्रभार शामिल हैं। यद्यपि विचार की गई ईंधन लागत 17.04 रुपये प्रति लीटर है, जो प्रस्ताव की प्रस्तुति से अब तक बढ़ गई है, फिर भी जैसा ऊपर वर्णन किया गया है लागत अनुमान में उपलब्ध अन्तर्निर्मित समर्थन के दृष्टिगत एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों को संशोधित करने की आवश्यकता नहीं है। एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित दर अनुमोदित की जाती है। महत्वपूर्ण रूप से वाहक, जिन्होंने संयुक्त सुनवाई में भाग लिया, ने भी प्रस्तावित दरों पर आपत्ति नहीं की है।

- (xiii) जैसा पहले उल्लेख किया जा चुका है, टीएचसी में सीमाशुल्क संबद्ध घटक प्राधिकरण द्वारा विनियमन के सीमाक्षेत्र में नहीं आता। यद्यपि, एमबीपीटी ने टीएचसी के अधिकांश संबद्ध मदों को शामिल किया है, फिर भी बीसीएचएए द्वारा दिए गए तर्कों से यह प्रतीत होता है कि उच्चतम दरें प्रस्तावित करने के लिए एमबीपीटी द्वारा कम से कम घटक सर्वेक्षण फीस और प्रलेखीकरण प्रभारों पर विचार नहीं किया गया है। बीसीएचएए ने स्पष्ट रूप से इंगित किया है कि सर्वेक्षण फीस का वहन सीधे व्यापार जगत द्वारा किया जाता है। एमबीपीटी ने भी उल्लेख किया है कि (कटेनरो में) भरे जाने वाले कार्गो पर सर्वेक्षण फीस लगाने का कोई औचित्य नहीं है। ब्रैक बल्क कार्गो पर सर्वेक्षण फीस लगाने का कोई औचित्य नहीं है। ब्रैक बल्क कार्गो के संबंध में बीसीएचएए और एमबीपीटी दोनों ने इंगित किया है कि सर्वेक्षण फीस समुद्री मालभाड़े के भाग के रूप में संग्रहित की जाती है, अलग से नहीं। इसी प्रकार, प्रलेखीकरण विभिन्न टर्मिनल सेवाओं के परिप्रेक्ष्य में उत्पन्न होता है। प्रलेखीकरण के लिए प्रभार तदनुसार विनियमित किया जाए। एमबीपीटी ने जनवरी, 1999 में ही 'एमएएनएसए' को पत्तन के पूर्वानुमोदन से ही प्रलेखीकरण फीस लगाने की सूचना दी है। तथापि, वर्तमान प्रस्ताव में पत्तन ने इस सेवा के लिए किसी दर को शामिल नहीं किया है। चूंकि, इन प्रभारों की स्वीकार्यता की जांच और मात्रा के निर्धारण में कुछ समय लगेगा, इसलिए हम ऐसी बात होने देने के लिए मुख्य प्रस्ताव को नहीं रोकना चाहते। तथापि, एमबीपीटी का इन दोनों प्रभारों की जांच करने और उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करने का सुझाव दिया जाता है। जब तक यह हाता है, मौजूदा स्थिति जारी रहेगी।
- (xiv) एमबीपीटी ने अनुरोध किया है कि वर्ष में कम से कम एक बार आवधिक रूप से दरों की समीक्षा करने के लिए एक अन्तर्निर्मित कार्यचक्र होगा। पूर्ववर्ती विश्लेषण से यह स्पष्ट हो जाता है कि टीएचसी के विभिन्न घटकों के लिए दरें एमबीपीटी के दरों के मान में प्रशुल्क के अनुसार वसूल की जानी होंगी। पात पर श्रमिक के लिए प्रशुल्क को दरों के मान में शामिल करने से बुलाई लागत एकमात्र मुख्य चिन्हेत है, जो दरों के मान में अधिसूचित मद नहीं होगा। इस प्राधिकरण ने पत्तन टैरिफ निर्धारित करने के लिए लागता का अनुमान करने हेतु एक मानदंड निर्धारित किया है और तदनुसार वैधता का द्वा-वर्षीय चक्र की अनुमति देता है। इसे देखते हुए, जो घटक टीएचसी नामक पैकेज में शामिल होता है और वे पत्तन के दरों के मान द्वारा नियंत्रित होते हैं, वे दरों के मान के साथ सह-समाप्य होंगे। बुलाई के मामले में, एमबीपीटी वार्षिक तौर पर लागत स्थिति की समीक्षा कर सकता है और प्रशुल्क के समायोजन का प्रस्ताव कर सकता है। चूंकि, तात्कालिक मामले में पात पर श्रमिक प्रभार को एक अंतरिम उपाय के रूप में अनुमोदित किया जाता है, इसलिए उसकी वैधता इस संबंध में एमबीपीटी द्वारा नियत समय के भीतर प्रस्तुत किए जाने वाले प्रस्ताव पर विचार करने के बाद एमबीपीटी के दरों के मान में शामिल करने के लिए अंतिम दरों को प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किए जाने तक होगी।
- (xi) जैसा पहले उल्लेख किया जा चुका है, कारमाहाम काफ़स का पत्तन प्रशुल्क के डौलर मूल्यवर्गीकरण के कारण टीएचसी के बारम्बार सशोधन की आवश्यकता के बारे में तर्क वैध है। चूंकि, ये प्रभार दरों के मान में अनुमोदित समान दरों पर टीएचसी के माध्यम से वसूल किए जाते हैं, लाइन इन प्रभारों को लाइनों को बिल देने के लिए पत्तन द्वारा अपनाई गई समान विनियम दरों के आधार पर बिलिंग

के समय भारतीय रूप में परिवर्तित कर सकते हैं। यह कार्यविधि उचित प्रतीत होती है, जब इस इस परिप्रेक्ष्य में देखा जाता है कि टीएचसी लाइन्स द्वारा व्यय की गई लागत की वसूली है।

(xvi) कारमाहोम कॉफ़ेंस टीएचसी के तत्त्व के रूप में प्रशासनिक लागत और कराधान की भी अनुमति देने का अनुरोध करता है, इसके होते हुए इस स्वीकार नहीं किया जा सकता। यह प्राधिकरण एम्बीपीटी अधिनियम के दिए गए उपबन्धों के अधीन एसी कोई दर निर्धारित नहीं कर सकता। तथापि, एम्बीपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों में 'आकस्मिकताओं', यदि आवश्यक हो, जैसे कारकों का ध्यान में रखते हुए, य प्रावधान शामिल किए जा सकते हैं।

(xvii) लाइन्स का यह तर्क कि एम्बीपीटी सभी टर्मिनल सेवाएं प्रदान करेगा अथवा एसी सेवाओं की व्यवस्था करेगा, स्वीकार नहीं किया जा सकता। अधिनियम के अधीन पत्तन न्यास स्वयं सभी सूचीबद्ध कार्य निष्पादित कर सकता है अथवा यह निजी प्रचालकों का उन्हें करने के लिए प्राधिकृत कर सकता है। लाइन्स पत्तन को सभी सेवाएं प्रदान करने के लिए बाध्य नहीं कर सकते। जब सेवाएं निजी (प्राधिकृत) प्रचालकों द्वारा प्रदान की जाती हैं, सेवा प्रभार सीधे उन्हें दथ हैं न कि पत्तन न्यास को। फिर भी, एम्बीपीटी ने आश्वस्त किया है कि यह टर्मिनल सेवाएं आयोजित करेगा, अगर यह बिल्कुल अनिवार्य हो जाता है। हम यह नहीं साबित कि चिह्नित टर्मिनल सेवाओं के लिए उच्चतम दर का निर्धारण, जो संगत संबंधों द्वारा आवश्यक हो, अभी मौजूद स्थिति का बिल्कुल परिवर्तित कर सकता है। हमें विश्वास है कि सवादाता भी महसूस करते हैं कि कानूनी निर्धारण का अनुपालन करना और उसके अधीन कार्रवाई करना, मुम्बई पत्तन पर काराबार करने के लिए एक मूल शर्त है।

(xviii) यह प्रश्न कि क्या टीएचसी बाजार चालित है अथवा विनियमित किया जाता है, पर चर्चा की गई है और विभिन्न पार्टियों द्वारा कई तर्क दिए गए हैं। यह प्रश्न स्वयं असंगत है। कानून इसका विनियमन प्राधिकरण द्वारा किए जाने की अपेक्षा करता है। अगर वे आवश्यक पाते हैं, लाइन्सों का कानून के संशोधन के लिए सरकार से अनुरोध करना चाहिए। इस प्राधिकरण के मंच पर इस मुद्दे को उठाने से कोई परिणाम निकलने वाला नहीं है। इसी प्रकार, एमएनएसए का यह स्पष्टीकरण कि टीएचसी सामग्रियों के मूल्य का नगण्य भाग है, भी कोई महत्व नहीं रखता है।

कुछक के इस विचार के सदृश कि टीएचसी को पूर्णतया बाजार संचालित छोड़ दिया जाएगा, हम अनुभव करते हैं कि लाइन्स द्वारा टीएचसी का एकतरफा/स्वच्छा से निर्धारित करने के मुद्दे पर जोर देने के लिए इस मामले में प्रस्तुत कुछ तर्कों पर ध्यान देना उचित होगा -

(क) एम्बीपीटी ने उल्लेख किया है कि उसने सघा को पूर्ववर्ती 7 कटनरो के मानदंड की तुलना में 15 कटनरो का उत्पादन मानदंड स्वीकार करने के लिए मना लिया है। खेदजनक है कि एम्बीपीटी के अनुसार लाइन्स टीएचसी निर्धारित करते समय इस उत्पादन सुधार पर कोई ध्यान नहीं दे रहे हैं।

(ख) डब्ल्यूआईएसए ने उल्लेख किया है कि कुलों और वाहक लाइन्स का मात्रा संबंधी छूट दते हैं, परंतु खद है कि लाइन्स टीएचसी निर्धारित करते समय उन्हें कोई माराश नहीं दते हैं। (यह उल्लेख किया जा सकता है कि टीएचसी मुद्दे का विश्लेषण करने के लिए एम्बीपीटी द्वारा नियुक्त अधिकारियों की समिति ने वास्तव में यह टिप्पणी की थी)।

(ग) इस विश्लेषण में कही यह उल्लेख किया गया है कि बीसीएचए ने कहा है कि टीएचसी के कुछ घटकों को लाइन्स द्वारा दोहरी वसूली की जा रही है -

- भूमि किराया टीएचसी के साथ-साथ सीडीसी के अंतर्गत भी लगाया जा रहा है।

- फोर्क लिफ्ट की आपूर्ति का व्यय दर्शाया जा रहा है, जबकि इस प्रकार के किसी एस उपकरण की लाइन्स या उनके एजेंटों द्वारा कमी आपूर्ति नहीं की गई है।

- टीएचसी में कटनरो का एक गोलाकार फेरा शामिल है, अर्थात् पत्तन में उनके अवतरण के समय से लेकर पत्तन में पुनः लदान के लिए वापस लाए जाने तक, तथापि, निर्यात कटनरो पर भी टीएचसी अलग से वसूल किया जाता है ।
- सर्वेक्षण शुल्क को टीएचसी के अंतर्गत दर्शाया जाता है, जबकि इस व्यापार-जगत द्वारा सीधे वहन किया जाता है । ब्रेक-ब्लक कार्गो के मामले में दाहक के अपने सर्वेक्षक हैं और प्रभारा को व्यापार जगत से कभी वसूली नहीं की गई है ।

16. परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों से तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण इस शर्त के अधीन कि एम्बोपीटी यह दर उन्हें प्राधिकृत करत हुए लागू करेगा एम्बोपीटी अधिनियम की धारा 42(3) के अधीन एम्बोपीटी द्वारा प्राधिकृत सेवादाताओं के लिए निम्नलिखित दरें अनुमादित करता है । इसका परिणामस्वरूप, टीएचसी नामक पैकेज में शामिल इन चिह्नित सेवाओं के लिए पोतवाणिकों से वसूली के प्रयाजनार्थ लागूता का परिकलन एम्बोपीटी में इनसे अनाधिक दरों के अनुसार ही किया जा सकता है -

कार्यकलाप	पत्तन सीएफएस खाली/भरा हुआ				फैक्टरी में भरा/खाली			
	आयात (एफसीएल)		निर्यात और आयात (एलसीएल)		आयात		निर्यात	
	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'
क पत्तन संबंध								
1 भूमि किराया			सीडोसी में शामिल					
2 घाटशुल्क			दरों के मान के अनुसार					
3 घाट पर श्रमिक			दरों के मान के अनुसार					
ख. बुलाई								
(5% आकास्मकता सहित)	2432	3905	2432	3905	1812	2825	1599	2558
ग जहाजी कुली								
बुलाई								
1 पोत पर जहाजी कुली बुलाई			समुद्री माल भाड़ा में शामिल					
2 भरना/खाली करना*	1241	2771	2846	6250	0	0	0	0
(5% आकास्मकता सहित)								
3 फोर्क लिफ्ट*	0	0	315	630	0	0	0	0
	1241	2771	3161	6880	0	0	0	0

* अंतरिम दर

** केवल तभी जब वास्तव में कुली द्वारा फोर्क लिफ्ट प्रदान किया जाता है ।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[सं. विज्ञापन/III/IV/143-असाधारण]

Tariff Authority for Major Ports**Case No.TAMP/47/2000-MBPT****Mumbai Port Trust**

...

Applicant**ORDER**

(Passed on this 12th day of June 2001)

This case relates to a proposal submitted by the Mumbai Port Trust (MBPT) for fixation of ceiling rates for identified port-related services. The MBPT has requested this Authority to approve the rates for stevedoring and transportation and notify them under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963. According to the MBPT, this will have a salutary effect on the Terminal Handling Charges (THCs) levied by the Lines by way of reimbursement of costs incurred on provision of these and other services.

2.1. The MBPT has stated that the THC is presently fixed by the Karmahom Conference without consultation with the Port authorities. The THC fixed by the Karmahom Conference is very high; and, they have further revised the THC from January 2000. Various representations have also been received by the Port stating that the THC at the Mumbai Port is very high.

2.2. Having analysed the THC at the Mumbai Port, the MBPT has given the following points in its proposal:

- (i). The employees of the Bombay Dock Labour Board were absorbed by the Mumbai Port Trust in 1994; but, the accounts of the DLB was maintained separately. These accounts showed a huge deficit and, therefore, it was considered to increase the on-board labour charges from Rs.525/- to Rs.1030/- per worker. But, at the same time it was apprehended that the proposed increase would lead to an exorbitant increase in the THC. Therefore, a Committee of officers was appointed by the MBPT to work out (i) the optimum charge for supply of on-board labour taking into account the average employment, wage structure, and other benefits; and, (ii) cost analysis and optimum/reasonable cost of each element of THC with recommendation of the rates for each element thereof which has been privatised.
- (ii). The committee recommended as under:
 - (a). The charge for supply of the on-board labour be at wage plus 146% levy to cover other benefits and cost plus piece rate payments at actuals; and,
 - (b). The THC fixed by the Karmahom Conference is much higher than the actual costs even after considering the recommended rates and administrative costs. The optimum charges for each element of the THC was recommended by the Committee.
- (iii). The analysis of the committee set up by the MBPT is as follows:
 - (a). Port-related charges: The port related charges are on the basis of rates already notified under the Scale of Rates. The Shipping lines, however, charge 8 days' ground rent [licence (storage) fees] and, also recover Container Detention Charges (CDC) after the expiry of 5 free days allowed at the port. Hence, for 3 days, the port's ground rent of US \$ 7.50 or Rs.301/- is recovered in excess, which needs to be corrected.

(b). Transportation: The rate charged for transportation, assuming the average distance travelled to various locations from the CFS in the port is on the higher side even after considering the rise in the diesel prices. The optimum rate is Rs.2,396/- for a 20' container and Rs.3,791/- for a 40' container against the charges of Rs.2,824/- for a 20' container and Rs.5,053/- for a 40' container levied by the Lines under THC prior to 1 January 2000.

(c). Stevedoring: The present stevedoring charge under THC is nearly double especially in case of FCL containers and also the cost attributed under THC, on account of stuffing and de-stuffing operations using the port labour including the on-board labour, is more.

The Committee of Officers had also found that the THC under the stevedoring cost included charge for on-board stevedoring at Rs.640/- per TEU. The Committee observed that the freight on a container covered all costs till discharge of container on wharf; and, no such separate charge was recovered by Lines in the case of general cargo.

(d). Miscellaneous charges: These are the Customs charge for movement of containers beyond official Customs' working hours. They do not form part of port service falling within the jurisdiction of the TAMP.

(iv). The recommendations of the Committee were accepted by the Board of Trustees of MBPT in their meeting on 13 March 2000.

(v). The MBPT has worked out the proposed charges for stevedoring and transportation by allowing a contingency margin of 5%. However, no such contingency is provided in the port related charges, as they are already notified under the Scale of Rates.

(vi). The proposed rates for stevedoring and transportation are as under.

Activity	Import FCL (Port CFS)		Import and Export LCL (Port CFS)		Export factory stuffed		Import factory destuffed	
	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'
Transportation/ Handling charges.	2432	3905	2432	3905	1599	2558	1812	2825
Stevedoring / Stuffing / Destuffing charges	2029	3558	3948	7667	788	788	788	788

(vii) Both the services (stevedoring and transportation) are provided by the private parties on authorisation by the MBPT. In the case of stevedoring, the authorisation is through the MBPT (Licencing of Stevedores) Regulations, 1979, which are approved by the Government. In case of transportation, the authorisation is through a registration scheme. The arrangement, in force for many years, has informal approval of the Government.

3.1. The proposal was forwarded to the concerned representative bodies of users and other relevant organisations for comments. A summary of the comments received is given below:-

Karmahom Conference

- (i). THC is an established concept in container shipping round the world governed by the UNCTAD rule which is duly incorporated in Karmahom Conference tariff.
- (ii). Two committees under the aegis of the DG (Shipping) had gone deeply into the components of THC and fixed the cost heads. Karmahom Conference have not added any new component but collect only what is charged by the service providers to Lines for the movement & handling of containers.
- (iii). The THC and CFS service charges at the Mumbai Port started moving up since mid-97 due to the following factors:
 - (a). The MBPT converted the rupee based charges to US\$ denomination leading to an increase of 115% in the Ground Rent – Exports and 105% hike in the wharfage and on shore labour charges.
 - (b). The MBPT has doubled its earnings due to the exchange rate fluctuations alone. The MBPT announced an increase of 48% in the Stevedoring labour charges, which resulted in an increase of around Rs.1100/- for exports and Rs.750/- for imports.
- (iv). They charge the trade on the basis of weighted average for stevedoring charges.
- (v). Lift on / Lift off charges are approved by a Committee headed by the Director General (Shipping); and, such charges cannot be removed while computing THC.
- (vi). The Nhava Shava Container Terminal Operators Association has confirmed that the transportation charges are being paid to the transporters anywhere between Rs.2200/- to Rs.2400/- per TEU. They have imposed a further surcharge of Rs.300/- per TEU for loaded / empty container, due to diesel price hike, with effect from 1 October 99.
- (vii). The MBPT has not taken any steps to reduce its own charges by improving productivity or reducing cost and abolishing notional charges like gang compensation or on-shore labour charges, that too in dollar denominated tariff. Instead, the MBPT has proposed to increase the "On-board Stevedoring" charges based on cost plus formula although there is a surplus staff of 50%.
- (viii). The activities / costs (of individual elements of the THC) are determined by respective service providers and none of them falls within the realms of Karmahom Conference Lines.
- (ix). Certain charges like empty lift on / lift off, movement of empties between ESY / CFS and CFS / ESY, survey, etc., which are not strictly under the purview of the port, will continue to be a part of THC, as per the Line notified charges.
- (x). Recovering of ancillary charges are treated as an extension of freight and Lines are called upon to pay 3.6% Income tax on total income and not on residual portion of income, after disbursement is made to respective service providers.
- (xi). The Lines block their working capital upfront to pay THC/ CFS services and wait for reimbursement through recovery by way of THC/ CFS service charge.

- (xii). (a). They are prepared to accept the proposed charges to be notified under Section 42 of MPT Act, provided the MBPT confirms that they will provide all the services presently given to the Lines, that the level of charges proposed are binding upon the respective service- providers and further that the Lines are not called upon to pay any extra cost over and above the charges proposed by the MBPT.
- (b). Alternatively, the MBPT may collect the prescribed THC directly from importers and exporters and pay the service providers leaving the Lines to concentrate on ocean transportation.
- (xiii). If the TAMP decides that it is incumbent on the Lines to collect THC from Trade, the amount so collectible should be grossed up by the tax element and a reasonable administration fee should be added.

The Container Shipping Lines Association (CSLA)

It has fully endorsed the views expressed by the Karmahom Conference.

The Bombay Stevedores' Association Ltd. (BSA)

- (i). The wage for the purpose of on-board labour charges may be clarified i.e., whether it is average daily wage of all the categories of on-board labour (erstwhile Bombay Dock Labour Board) combined or whether it is the highest reigning wage of each category. Further, the definition of wage may be clarified as to the inclusion of the various elements of wages.
- (ii). Bipartite Wage Negotiation Committee constituted by Govt. of India in the MOST has signed on 2 August 2000 a Memorandum of Settlement on wage revision, benefits and condition of services of dock and port workers at the Major Port under Section 12 (3) of the Industrial Disputes Act, 1947. Accordingly the element of stevedoring / stuffing / destuffing charges included in the proposal of the MBPT will undergo a change as follows:
 - (a). On account of revision of wages, the highest daily wage of senior worker will go up by 44% approximately over the pre-revised daily wage. If the proposed 146% of levy is also considered, the cumulative increase will be 108% approximately.
 - (b). The cost of supervisory staff and allied workers (on deputation to various stevedores upto 31 July 2000), which is to be paid by the stevedores to MBPT will go up by 54% and shall have to be borne by the stevedores even if they do not have any cargo handling work at the port.
 - (c). The wage revision arrears from 01.01.1998 has been kept at 20% in the proposed 146% levy as against the 36% arrears arrived in accordance with the terms of wage settlement by the Committee.

The Mumbai and Nhava Sheva Ship - Intermodal Agents' Association (MANSA)

- (i). The negotiation which is in the final stages between the MBPT, BSA and Dock Workers' union regarding transfer of supervisory staff who are on deputation to stevedores to the port will totally change the working procedure and will produce impact on the costs which will eventually have to be borne by the Shipping Agents / Lines. They will be forced to pass it on to the trade as they cannot absorb this increase. This will adversely effect the container traffic at the MBPT.

- (ii). The proposal to create a pool of supervisory staff to be managed by the traffic manager will alleviate the burden upon individual stevedores of dealing volumes.

The Shipping Corporation of India Ltd. (SCI)

- (i). It has endorsed the comments furnished by the Karmahom Conference in this matter.
- (ii). In case of further revision in the charges, a minimum notice period of six months must be given by the MBPT to the shipping lines and the trade.

The Indian National Shipowners' Association (INSA)

It has endorsed the views expressed by the Karmahom Conference and Shipping Corporation of India.

The Maharashtra Rajya Truck Tempo Tankers Bus Vahatuk Mahasang

Reduction in transportation charges is unjustified due to abnormal increase in the price of diesel cost.

3.2. A copy of the comments received from the above users was forwarded to the MBPT by way of feed back information. The responses received from the MBPT are as follows:

- (i). The point made of increase in THC due to denomination of port tariffs in dollar terms is not valid as recovery by the agents on these counts is also in dollar terms.
- (ii). Stevedore labour charges was much higher under the erstwhile DLB. On absorption of BDLB employees, the rate was fixed at Rs.325 per worker in 1994 and raised to Rs.525 per worker per shift from 1997 to recover the actual cost. Even this rate now does not cover the actual labour costs.
- (iii). Lift on / off charges have been taken into account in the working of transportation cost at all points, the ship side, the stack-yard and the CFS.
- (iv). Despite a lower rate for on-board labour at Rs 525/-, stevedoring cost is much higher in the THC (notified by the Karmahom Conference). Even if the port recovers full cost of labour on the proposed cost plus basis, the rate for stevedoring is still higher.
- (v). The suggestion of the MBPT recovering the THC and making payment to various service providers appears to be out of context. The container lines obtain various services from different operators and they are responsible for recovery of the relevant charges and for distributing the same.
- (vi). Once the TAMP approves the rates to be levied by providers of various services detailed in Section 42 of the MPT Act, the MBPT can enforce such rates. Till now, the service providers are levying the charges at their discretion as per their contractual terms.

4.1. A joint hearing in this case was held on 15 September 2000 at the MBPT. During the joint hearing, the following submissions were made:

Bombay Custom House Agents Association (BCHAA)

- (i). Let the MBPT circulate details of its study which expose the gap between what Lines pay to the Port and what they collect from the shippers.

- (ii). Please go by the UNCTAD definition of THC. Karmoham compilation refers to THC commencing from CFS not from wharf or yard.
- (iii). 'Liner' terms as given by the UNCTAD may be referred. Freight includes 'on-board stevedoring charges'.
- (iv). What are the components of THC? THC should commence from the points where trade is allowed to handle cargo. All other (earlier) expenses should go into 'freight'.
- (v). It is a fallacy that the cost of THC will go up because of cost of Dock labour. The Lines book minimum labour; but, collect a lot more through excessive THC per container.
- (vi). The THC calculation of the Lines is based on a small number of containers being handled. The position is very different now.
- (vii). 'Free days' must start from the point the container reaches CFS.
- (viii). THC is an average cost with respect to 4 or 5 small operators. Consequently, there is a wide margin for the big operators.

The Mumbai & Nhava Sheva Ship Intermodel Agent's Association (MANSA)

- (i). Overtime of Customs is payable when loading / unloading occurs under Section 36 of the Customs Act. Rules framed thereunder require every time to pay over time for the same staff. The financial burden is also heavy and we do not agree with BCHAA.
- (ii). DG (Shipping) had dealt with the components covered by THC clearly and comprehensively. THC is in two parts: Factory stuffed THC; CFS stuffed THC. There is no dock stuffing for THC purpose. This is the international practice.
- (iii). The TAMP has jurisdiction only over some components of THC; not over the composite THC in toto.
- (iv). Stevedores and transporters have to react to the MBPT's proposal; not so much the Lines. The Karmoham composite rate is not open to scrutiny by the TAMP or the Port.
- (v). Why can the MBPT not slap an order, as part of the licensing condition, on stevedores and transporters to adhere to certain rates. Why should the TAMP come in?
- (vi). Karnataka High Court has passed an Order stating that THC is cost recovery; not freight.
- (vii). One-third of vessel side stevedoring is absorbed by the Lines. Only two third is included in the THC.
- (viii). For some perishable cargo (e.g. onions) THC is included in freight. But, that is an aberration.

Karmahom Conference

- (i). Components of THC have been identified by DG (Shipping), not by us.

- (ii). Cost of some of the components has been going up (e.g. Ground rent and wharfage have gone up enormously). We have, therefore, to hike the THC.
- (iii). Dollar-denominated tariffs amount to 24.80%. Whenever exchange rate goes up, the Port collects from us at the current rate of exchange. Therefore, we have to increase. Where is the need to consult? We are compelled to raise.
- (iv). The BCHAA goes by the practice followed in break bulk trade, which is not relevant. It is only container today. The UNCTAD definition is with respect to break bulk.
- (v). We are following the international practice, which has been confirmed by the SCI.
- (vi). Stevedoring is included in the composite THC. It is not included in freight.
- (vii). Earlier shippers had to take our 'No Objection Certificate' to go to a non-conference ship. Now, they are free to go anywhere. Why complain against us? Let them go to the cheapest source.
- (viii). We are not interested in doing all this. Let the port, as a terminal operator, take over this function; and, recover costs directly from users.
- (ix). The MBPT says, they have no control over Dock Labour – Who then controls them?
- (x). The analysis given by the Port has not taken into account several elements of THC.

The Container Shipping Lines Association (CSLA)

- (i). The TAMP is not empowered to deal with THC in toto. It can deal with only some components.
- (ii). Terminal operator, internationally, is now required to give composite complete services.
- (iii). There is no conformity between what we pay the Port and what we collect from shippers because we pay many others many things.
- (iv). Karmahom is not a monopoly.
- (v). THC cannot say it has no control over its labour. It must control and take Government's help if necessary.
- (vi). The UNCTAD code is not used now. Market forces determine what is THC.

The Shipping Corporation of India

- (i). TAMP can only deal with some components of the THC.
- (ii). Stevedoring is a part of composite THC. It is not a part of freight.
- (iii). At the MBPT there is no single terminal operator. Container handling becomes complex because of this multiplicity of service providers.
- (iv). Karmahom is not a monopoly. There are many non – conference lines. The THC is governed by competitive market forces.

- (v). UNCTAD is a theoretical document. Market forces operate and determine differently.

The Indian National Shlpowners' Association (INSA)

- (i). THC is well within TAMP jurisdiction.
- (ii). Let the TAMP conclusively decide what are the components of THC.
- (iii). Coastal traffic must get concession in THC also and should be denominated in local currency.

The Bombay Stevedores' Association (BSA)

Labour Pool is formed and managed by the MBPT. They have raised the rates enormously. This has not been considered in the stuffing/destuffing cost cited by the MBPT in its proposal.

Western India Shippers Association (WISA)

- (i). There is no doubt about TAMP jurisdiction. Let the TAMP deal with this as a test case.
- (ii). Legal fiction is that container is an extension of the vessel hatch. Container handling is, therefore, a vessel related activity. On-board handling charges should, therefore, be part of 'freight'.
- (iii). The activities relevant here are 'from CY to CFS'. Others can not be relevant to THC.
- (iv). Go by the IPBCC definition of THC. Karmahom is a member of the IPBCC.
- (v). While doing the costing, recent increases in productivity should be taken into account. Karmahom reckons an output of 7 containers whereas today the output is at 14 per shift.
- (vi). Look at the availability of traffic both ways for costing of transportation. The MBPT proposal does not clarify this.
- (vii). Director General (Shipping)'s Committee Report; Bansali Report and all other Reports on THC say that the rates are high.
- (viii). Dollar denomination of certain container handling activities is wrong. The TAMP did not consult us. The Order may be reviewed.

Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT)

We already have a composite operation and a composite charge. At the MBPT, three parties provide these services. Hence, these are not comparable.

4.2. In response to the above, the MBPT's submissions were as follows:

- (i). We have mooted this proposal because SCOPE (Shipping) has stridently recommended it. Shippers have constantly demanded such steps.
- (ii). Our study reveals that cost recovered by service providers, are very high. The idea is to reduce the cost to importer.
- (iii). Stevedoring / transportation / port-related charges are included in our proposal for THC. Customs related charges are not included in THC.

- (iv). Karmahom has recently increased THC again. They do it unilaterally and do not discuss with us at all.
- (v). The recent wage revision has an impact of 40% on the cost.
- (vi). UNCTAD Guidelines states that the THC shall not include 'on-board handling charge'; that is part of 'freight'.
- (vii). 'Free period' should commence from the time cargo reaches the CFS/nominated area.
- (viii). Productivity has increased. The MBPT has persuaded Unions to accept an output of 15 containers against earlier norm of 7 containers. But Lines do not give any rebate in THC for extra productivity.
- (ix). We cannot overnight give a contract for a composite service at a composite rate. There may be labour restrictions. In anyway, competition is better.
- (x). For transportation cost, only one way traffic availability is assumed.

4.3. In the joint hearing, the WISA, and BSA have furnished written submissions as summarised below:-

The Western India Shippers Association (WISA)

- (i). The IPBCC tariff defines THC in case of export FCL container, as the charge payable by the merchant for its reception at the Terminal, its handling and its presentation to the vessel for loading. This confirms that "On-Board Stevedoring" is an activity covered by loading and the Merchant's liabilities ceases immediately after the container is presented to the vessel.
- (ii). In respect of the import FCL container the IPBCC tariff defines it as the charges payable for its reception alongside the vessel and its handling at Terminal together with associated documentation. This means the merchant is liable for charge only from the point at the wharf when the container is off-loaded from the vessel.
- (iii). Some of the main points listed down in the analysis of the Port's Committee as reasons for the higher THC at the Mumbai Port are as follows:
 - (a). There are no free days for containers. Thus, though the storage fees at the Mumbai Port are lower, the total THC works out higher.
 - (b). The benefit accruing from ICON scheme has not been passed on to the trade.
 - (c). Transportation cost is worked out on a one-way operation assuming a return journey with no load.
 - (d). No weightage has been given for volume discounts offered by both stevedores and transporters to shipping lines.
 - (e). Cost benefit arising out of transporter-wise pre-stack arrangements have not been passed on.
- (iv). Survey fees are included in THC; but, the same is to be borne by the shipping lines who engage their own surveyors in order to avoid any dispute about the condition of the container.

The Bombay Stevedores Association Limited (BSA)

- (i). In the MBPT proposal the stevedoring charges cover only on-board labour cost excluding supervisory cost which is separately billed.
- (ii). The MBPT has considered an output of 15 TEUs per gang for destuffing in their costing. This assured output has hardly been achieved.
- (iii). The MBPT is charging 66% more levy and that is on the daily wages of the highest pay scales instead of average daily wages paid to supervisory staff and allied workers.
- (iv). Impact of wage arrears from 1.1.1998 has not been considered in the costing. This impact should be included under the head stevedoring or alternatively, surcharges on containers and cargo may be levied by the MBPT from shipowners prospectively to cover the arrears of wages, as they are the actual beneficiaries of the service.
- (v). A stevedore is required to pay a minimum amount to the MBPT irrespective of whether he has work or not and this amount represents the daily wages of 3 sets of supervisory staff and allied workers (27 personnel). This element of idle cost is not considered in the costing of stevedoring cost.

4.4. At the joint hearing, the following decisions were taken:

- (i). (a). The CSLA to give a note in 4 weeks' time clarifying the UNCTAD definitions.
- (b). KARMAHOM and SCI to give a joint note about a complete listing of the components of the THC.
- (c). INSA to give a note in 4 weeks about TAMP's jurisdiction over THC.
- (ii). Copies of these notes would be given simultaneously to the MBPT and the BCHAA so that they could, within 4 weeks thereafter, submit their comments thereon.
- (iii). On receipt of notes and other information, a further joint hearing would be held, if necessary.

5.1. Subsequent to the joint hearing, the BCHAA furnished the following comments on the MBPT proposal:

- (i). The TAMP has legal authority under Section 48(e) read with Section 42 of the Major Port Trusts Act, 1963, to notify the Scale of Rates for services performed by the Board or other person.
- (ii). The definition of Liner Term given by INCOTERMS and P&O definitions states that freight includes cost of loading onto and discharging from the vessel. This clearly confirms that on-board stevedoring cost presently included by the shipping companies in THC cannot be a component of THC. Freight rate includes all cost incurred till the container is delivered by the carrier to the CY/CFS, from where the trade is permitted to receive or handle the container.
- (iii). The definition of THC as a charge for handling FCL's at Ocean terminals confirms that all charges incurred only after a container is received at the terminals can be part of THC. All cost incurred for the container to be offloaded and stored at the Container yard in the Terminal, form part of

Sea freight and all cost incurred for handling FCL's thereafter, would be part of THC.

- (iv). The TAMP has correctly denominated the on-board stevedoring charges, etc., for the MBPT in US Dollars, as the said expense is part of ocean/sea freight and is recovered by Shipping Lines and their Agents from the trade in convertible Indian currency.
- (v). The DG (Shipping) committee findings were never accepted by the Trade. The Lines have unilaterally revised the THC and introduced many new elements.
- (vi). The exercise carried out by the MBPT shows that a minimum of 25% to 40% is being recovered by the Lines under the guise of THC. If the cost of loading and unloading on / from vessel, which forms part of sea freight, is excluded, the excess recovery made will be more than 60%.
- (vii). Certain components are charged twice:
 - (a). Ground rent is levied under THC as well as in CDC.
 - (b). An expense for supplying forklift is shown whereas no such equipment has ever been supplied by the Lines or their agents.
 - (c). THC covers a round-trip of containers i.e., from the time they land at a port till they are brought back to the port for re-shipment; however, THC on export containers is also separately recovered.
 - (d). Survey fees are shown as an expense under THC whereas the same is borne by the Trade directly. In the case of break bulk cargo, the Lines have their own Surveyors and the charges have never been recovered from the Trade.
- (viii). Labour cost for destuffing included in THC is based on a minimum destuffing of 7 containers by a labour gang in a shift. The shipping lines place indent with the port for supply of one labour gang per shift, whereas on an average 70 to 100 TEUs are destuffed within a shift by the Trade, who are forced to bring in additional labour at their cost. This results in huge amounts being recovered by the Lines.
- (ix). Karmahom Conference has confirmed that THC is reimbursement of actual cost incurred. There is no possibility of there being any play of market forces in THC since it is not determined on the principle of 'supply and demand' or 'option' being available. The arguments of lines that THC should be left to market forces can be accepted, if THC is not a monopoly of the Lines.
- (x). How can the THC be same for a small shipping line which handle only 200 to 300 containers in a year and the Lines which handle more than a lakh TEUs per year? This exposes the myth of the Lines argument of THC being reimbursement of actual cost; and, proves that THC cannot be left to market forces.
- (xi). Though the operations are different at both the MBPT and the JNPT, the Lines recover the same tariff of THC from Trade. The only difference is that for movement of container at JNPT, part amount of THC is recovered by the CFS operators and the entire THC is not recovered by the Lines.
- (xii). Even though Lines claim that THC is reimbursement of actual expenses incurred, the Government of India has deemed it fit to levy a tax on their

gross receipts, as it has arrived at a conclusion that the Lines are profiteering. The MBPT report further substantiates this position.

5.2. The comments offered by the Karmahom Conference with reference to the above narrated comments of the BCHAA are summarised below:

- (i). TAMP has jurisdiction only over those THC elements notified by the MBPT viz., ground rent, wharfage, and shore labour. All other elements of THC fall outside the purview of TAMP.
- (ii). With the introduction of NET freight with effect from 1 April 1982, the Shippers are free to exercise their freedom to ship by any vessels to secure any rate advantage. Currently only FAK rates are quoted in the market. As long as the shippers do not pay the liner freight, they cannot expect the lines to follow the liner terms.
- (iii). The BCHAA argument about storage charges, etc., forming part of sea freight was not accepted even by the DG (Shipping) report. The UNCTAD has defined THC, which is also incorporated in the Conference tariff.
- (iv). As long as KARMAHOM Lines receive the services from the service providers without any add on / incentives, they do not have any dispute on THC.
- (v). Labour productivity norm is not fixed by Lines. If the MBPT notifies the productivity norm and corresponding charges, the Lines will abide by that provided they get the services at the notified rates.
- (vi). THC at Mumbai is different from THC at the JNPT.
- (vii). If definition of income as prescribed by Tax Authorities is accepted, then THC cannot be construed as reimbursement of cost. It will be an extension of freight and hence there is no reason for it to be subjected to jurisdiction of regulatory authorities. If the TAMP still considers the THC as reimbursement of cost, then an element of Tax @ 3.6% shall be added.
- (viii). The TAMP must consider a reasonable provision towards Administration cost and Financing cost shall be added to THC.

6. As agreed in the joint hearing, the different agencies submitted their notes on the different points of reference. A summary of the submissions is given below:

The Container Shipping Lines Association (CSLA)

- (i). The UNCTAD definition of liner terms does not clarify the point referred to in the joint hearing.
- (ii). Where a rate is quoted as 'liner terms', it simply means that the rate includes loading and discharging costs. Depending upon the terms of the contract, the loading / discharging costs will be simply the responsibility of different parties.
- (iii). In container trade, rates are generally quoted with five elements viz. haulage (to load port), terminal handling (at load port), sea freight, terminal handling (at discharge port), destination haulage (to destination). These elements may be quoted separately or as a composite rate.
- (iv). A liner term rate would generally include terminal charges but it does not imply that terminal handling cost does not have to be met.

- (v). If this logic is true and if Lines quote through rates, then they have to absorb not only terminal costs but inland costs as well, which is manifestly not correct.

Karmahom Conference

- (i). The various elements of THC as identified by two separate committees appointed by the Ministry of Surface Transport are:
- (a). Transportation/Movement of empty Container.
 - (b). Empty lift-on at Depot.
 - (c). Empty lift-off BPT (TLT) at stuffing point.
 - (d). Fork lift
 - (e). Lift-on/off container at stuffing point.
 - (f). Transportation to vessel including Lift off/on at pre-stack MBPT transtainer and drayage at hook point.
 - (g). Stuffing cost paid to stevedores.
 - (h). Stuffing cost payable to port/MBPT labour.
 - (i). Gate night allowance.
 - (j). Custom appraiser/examination.
 - (k). Container Wharfage.
 - (l). Ground Rent to MBPT.
 - (m). Receiving cargo in shed.
 - (n). Container Lock seal, Survey, Inspection, Scrutiny.
 - (o). Service charge.
- (ii). When the MBPT was handling more than 5 lakh TEUs, due to congestion, it took on an average 14 days for an imported container to reach the nominated site. By deducting 5 free days at CY and 1 free day at nominated site the chargeable days work out to 8 days, which is recovered under THC. Likewise, it was the experience of Lines then that an export container took 6 days to reach ship's side from the nominated site.
- (iii). Though CDC becomes applicable after 5 days, Lines spend much higher amount for following reasons:
- (a). The MBPT did not offer any free period on container.
 - (b). Containers were moved from yard to nominated site after 6 / 10 days. Lines had to absorb extra burden of ground rent from 6 to 10 days and also allowed one day extra free day at nominated site.

Due to the position explained above, the Karmahom decided in 1994 to include at least the cost of 3 days ground rent in THC for Mumbai. This is not a double recovery. Despite this, the Lines still remain out of pocket on CDC recovery since importers do not pay any CDC till container reaches nominated site plus one extra free day at the nominated site.

- (iv). On-shore labour charge is only a notional cost to make good for the perceived labour redundancy. The MBPT has not explained what type of value added service is rendered to warrant recovery of this charge.
- (v). Lift on / off is an actual charge incurred and paid by lines; and has the sanction under the 1988 Director General (Shipping) Report. The MBPT cannot exclude this from THC.
- (vi). Despite the higher charges prescribed in Bombay Stevedores Association (BSA) tariff, Karmahom lines recover weighted average of destuffing/stuffing cost through THC.
- (vii). No comments with reference to on-board stevedoring charge are necessary since the MBPT have increased this charge from Rs.600/- to Rs.750/-.
- (viii). Reasonable administration cost and financing cost should be added to existing THC to arrive at actual cost, which should be reimbursed by the shippers.
- (ix). Terms and conditions and payment of freight come as a package and cannot be dealt in isolation. Since the trade pays the market rate and not the Conference 1985 tariff rates, it cannot expect the benefits of conference tariff terms and conditions.
- (x). It will be incorrect to say that container lines operate only on Liner terms. They accept cargo on FIO terms as well.

Indian National Shipowners Association (INSA)

The INSA has not submitted any separate note but informed that the Karmahom Conference note may be taken as reflecting its views also.

7. At the joint hearing, the MBPT submitted a copy of its internal notes explaining the methodology adopted in estimating stevedoring rates and transportation cost.

8. On a preliminary scrutiny of the proposal, the MBPT was requested to furnish additional information/clarification on various points. The MBPT has furnished the requisite information / clarifications. Some of the main points are summarised below:

- (i). In the year 1994, the Central Govt. revoked all Schemes framed under the Dock Workers (Regulation of Employment) Act, 1948. Further, it superseded the Bombay Dock Labour Board for a period of one year. The period of supersession has been extended from time to time till date. The powers and functions of the BDLB were vested in the Chairman (MBPT). All workers and staff of the erstwhile BDLB were absorbed in the MBPT from 1 March 1994 and from that date they have become employees of the MBPT for all purposes. Even if the BDLB is revived in future, they cannot be transferred back to the BDLB, against their desire.
- (ii). The pre-stack areas are nominated transporter-wise so as to enable the concerned shipping agents and Lines to make maximum utilization of equipment and trailers. It is the sole discretion of the Lines to send the containers to the CFSSs.
- (iii). The proposed transportation cost covers only one-way operation. Back loading of containers for exports forms part of THC for export containers. In practice, the transporters plan operations so that the trailers do not come back empty.

- (iv). On shore labour cost for loading / unloading is not included in THC as the cost is covered under wharfage. When containers are destuffed / stuffed at port CFSs, port labour is supplied for the operation. Since the cost of this labour is not covered by wharfage, a separate charge is levied.
- (v). The proposed Transportation cost is based on the discussions the port had with transporters. The cost of oil, fuel consumption, etc. needs to be reviewed, if necessary. Weightage for long trip of trailers is given to compensate notional loss in earning potential.
- (vi). Creation of a common pool of supervisory staff, who have been repatriated to the Port by stevedores, will not have any adverse impact on THC.

9. The MBPT has also furnished the following comments on the notes submitted by the BCHAA, Karmahom Conference and the CSLA:

- (i). It agrees with most of the comments of the BCHAA.
- (ii). Ocean freight includes cost of loading on to and discharging from the vessel; therefore, separate on-board stevedoring should not be recovered under the THC.
- (iii). The components of THC listed by the 1985 committee of DG (Shipping) are as follows:
 - (a). **Port-related -**
 - (aa). Licence (Storage) fees.
 - (ab). Wharfage.
 - (ac). Ground rent at CFS.
 - (ad). Labour cost.
 - (b). **Transportation -**
 - (ba). Lift on / off empty at empty yard
 - (bb). Lift on / off empty at CFS.
 - (bc). Transportation from empty yard to CFS to pre-stack
 - (bd). Lift on / off laden container at CY / CFS.
 - (be). Lift on / off laden container from CY to Ship – Ship to CY.
 - (c). **Stevedoring -**
 - (ca). Stuffing / destuffing / lift on and transportation.
 - (cb). On-board stevedoring including fork lift to CY.
 - (d). **Miscellaneous -**
 - (da). Survey at the time of loading / unloading.
 - (db). Survey at CFS.
 - (dc). Customs charge.

The MBPT proposal includes the above components.

- (iv). Transportation and stevedoring are port functions authorised to private parties and hence, fall within TAMP's jurisdiction.
- (v). CDC are recovered after 5 days though ground rent for the period of 8 days is included under THC.
- (vi). Forklift used in destuffing is generally provided by stevedores. However, most of the time consignees bring forklift and use them for destuffing.
- (vii). The Port grants 7 free days for cargo inside FCL and, therefore, exerts pressure on transporters to move the FCLs to respective CFSs within three days from the landing. As many as 70.43% of FCL, 79.07% of LCL

and 64.72% of ICD containers were in fact delivered from the port within 14 days of landing during the period from 1 January 2000 to 31 July 2000. Presently, the stay of containers in the Docks is reduced to an average of 5 days but THC has not been reduced.

- (viii). Karmahom's argument that the MBPT has accepted the on-board stevedoring as an element of THC is not correct. In the proposal, this element is added in THC as the Lines do not accept its inclusion in freight. The MBPT, however, maintains that on-board stevedoring should have been a part of ocean freight.
- (ix). The on-board labour charge needs an annual revision to accommodate wage increase of workers. Likewise, transportation cost needs to be automatically adjusted for increase in fuel prices.

10.1. Based on the arguments advanced by the various parties in the first joint hearing and the written submissions made by them subsequently, the following specific issues emerged for consideration:

- (i). Whether on-board stevedoring cost is included in ocean freight.
- (ii). Recovery of ground rent in both THC and CDC.
- (iii). Reasonableness of the cost estimates made by the MBPT for the different port-related services.
- (iv). What can / will be the alternate arrangements if Lines refuse to render services at the notified rates.
- (v). The justification for denominating the charges for wharfage and storage charges in US dollar terms.
- (vi). How can THC be determined by market forces when the Lines claim it as reimbursement of actual costs?

10.2. In this backdrop, a second joint hearing was held on 15 January 2001 at the MBPT premises to consider the specific issues mentioned above. At the joint hearing, the following submissions were made:

Director General of Shipping

- (i). Our regulation was informal based on a common agreement. We have no statutory authority to regulate THC.
- (ii). We will give all assistance to the TAMP.

Karmahom Conference

- (i). In container shipping there are no stevedores. The JNPT engages its contractors. They levy a composite rate.
- (ii). UNCTAD has defined 'Liner terms'. Users can not pick and choose items at will.
- (iii). As of 4 December 2000 entire 8 days ground rent have been removed from the THC.
- (iv). We do not want to do terminal handling at all. Let somebody else take this over.
- (v). We have not received details of costing. We will comment later on costing.

- (vi). If the Bill of Lading states that additional payment are required, then that will have to be honoured. Otherwise, the BHCAA claim is acceptable.

The Mumbai Nhava Sheva Intermodal Agents Association (MANSA)

- (i). We are not licensed operators. We do not provide any services. How can we be regulated with respect to charges levied by others?
- (ii). THC is a composite charge. We can not be asked to itemise our charge.
- (iii). Transporters are licensed by the port. Their rates can be regulated.
- (iv). Our representation about composite berth hire charges levied at the MBPT refers liner terms in the context of break bulk cargo and not containers. Containers are carried on FIO terms.
- (v). Like wharfage charged directly to shippers, let the ports do the THC service itself and charge directly.
- (vi). THC is an insignificant portion of the total cost and hence there is no need to regulate THC.
- (vii). In case of 'dock – stuffed' containers, shippers go to the Lines out of their own volition. There shall, therefore, be no question of regulating our THC in such cases. We must talk about regulating THC of only 'factory stuffed' containers.
- (viii). Lines must have an 'administrative surcharge' for doing terminal services. For instance the JNPT levies an administrative surcharge for collecting customs overtime charge.
- (ix). Nowhere in the world is THC regulated.

The Bombay Custom House Agent's Association (BCHAA)

- (i). SCOPE (Shipping), Ministry of Shipping (MOS), and Ministry of Commerce (MOC) have all said that the TAMP should regulate THC.
- (ii). The Lines talk of market forces. In fact, the MBPT has proposed the rates in consultation with all including Lines. Why should they object now?
- (iii). If liner terms is for bulk & break bulk, then container is also a break bulk and hence it applies. We are clear about the UNCTAD definition.
- (iv). We are being exploited. We have given the details about the excess amount recovered.
- (v). Lines are creating a 'fear psychosis' by threatening to stop the services, etc. No such thing will happen. The MBPT can handle all this well if it comes to that.
- (vi). Bill of Lading specifically mentions notified 'place of delivery' which means there shall be no extra transportation charge in the THC for the movement between the port and the place of delivery.
- (vii). Karmahom claims of reduction of THC with effect from 4 December 2000. The Karmahom has not done anything. The reduction is a result of more free time allowed by the MBPT. The Lines charge CDC, which is a higher rate and we end up paying more.

(viii). Regulation of THC will have no implications for stevedores.

Confederation of Indian Industry (CII)

- (i). We endorse the responses given so far on behalf of the trade.
- (ii). We emphasise transparency in all operations. Why should the Lines hesitate to break up the components of their composite charge.
- (iii). The THC may be insignificant to the Lines. But, to a shipper it is very significant. Such relative considerations cannot be relied upon in this context. In today's competitive context, every rupee counts.

The Western India Shipper's Association (WISA)

- (i). The IPBCC definition of the THC is very clear. On-board handling does not come into picture at all.
- (ii). There need be no fear about stoppage of services. Even if Lines withdraw the cargo will continue to move.
- (iii). Why talk of international practice? Nowhere else do they have the legal fictions of container being an extension of the hatch.
- (iv). The views of BCHAA about notified place of delivery mentioned in the Bill of Lading, are valid.
- (v). Why cannot the port do this regulation as a part of the licensing condition?

The Bombay Stevedores' Association (BSA)

- (i). Port licences the stevedores. The License is subject to various conditions. The Port itself could have regulated our charges. If they did not, there was a reason because our services vary from customer to customer.
- (ii). We are becoming a de-regulated society. Why add a new regulation?
- (iii). What will TAMP regulate? 95% of our cost is labour cost. Labour is from the port and their wages, etc., are well prescribed.
- (iv). Already five stevedores have closed their operation. If you regulate our tariffs in the prevailing conditions more will close.

Maharashtra Rajya Tempo, Truck, Bus Vahatuk Mahasangh & Other Transporters

- (i). We charge different rates for different customers. Our rate has not increased for the last four years. Only when the diesel rate was increased by 40% last year, we increased our rate by 8% to 12%.
- (ii). Labour cost is increasing but the work is reducing. Idle labour is increasing and we are affected.
- (iii). Our manoeuvrability to absorb increases is severely limited.

The Container Shipping Lines Association (CSLA)

- (i). TAMP is not the correct Authority to regulate THC. Nowhere else is it regulated.
- (ii). This is an age of deregulation. Therefore, to regulate THC will be a retrograde step.

- (iii). Lines are not collecting from the trade more than what they pay to service providers.
- (iv). Port must regulate licensees. They cannot abdicate this responsibility in favour of anybody else.
- (v). Indication of 'place of delivery' in the Bill of Lading does not by itself indicate that freight includes cost of delivery at that place. There has to be a specific contract therefor.
- (vi). We do get concessions and rebates from ports and private terminal operations. But, we go by averages in THC. Some Lines may benefit; some may lose.

Indian Merchants' Chamber (IMC)

- (i). CSLA and MANSA welcome TAMP as a regulator when it comes to Port tariff. Their objection to regulation of THC by TAMP is illogical.
- (ii). The MBPT cannot deliver all terminal services. Lines must be reasonable and continue to provide these services.

The Shipping Corporation of India (SCI)

If the MBPT can ensure these services at the rates proposed, we will include them as such in the THC.

The Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT)

- (i). We have no doubt about TAMP's jurisdiction to regulate THC. For the JNPT all these have already been regulated by TAMP.
- (ii). As a licensor, the port can and must regulate stevedores.
- (iii). Movement of cargo from CY to CFS is the responsibility of the line not of the port.

The Mumbai Port Trust (MBPT)

- (i). Karmahom has passed on the benefit of increase in free days. But, they have offset more than that by levying CDC.
- (ii). It needs to be carefully examined whether the freight includes on-board handling and customs overtime.
- (iii). Whether wharfage on containers should be included in THC at all.
- (iv). If it becomes necessary the MBPT will provide / organise the terminal services.

11. Some of the user organisations gave written submissions at the joint hearing, the salient points of which are as follows:

Confederation of Indian Industry (CII)

- (i). On-board stevedoring cost is included in ocean freight. As such, its collection as an element of THC is unfair.
- (ii). Ground rent shall not be collected twice and its cost element should be excluded.

- (iii). There is no justification in denominating the charges for wharfage and storage in US dollar.
- (iv). The THC cannot be determined by the market forces as these are actual costs incurred by the Lines.
- (v). If the Lines refuse to render services at the notified rates, the port may make arrangement to provide this facility.
- (vi). Transportation and stevedoring constitute the main costs. These are raised periodically. There is a need for these rates to be notified to ensure an element of fairness.

The Mumbai Nhava Sheva Ship Inter-model Agent's Association (MANSA)

- (i). In case of factory stuffed THC the shipper picks up containers from Lines depot taking it to his factory/private CFS and brings it back to the port CY. The line takes the responsibilities of the container from the CY and the cost of transporting from CY to vessel and loading into the vessel is charged as factory stuffed THC.
- (ii). In case of CFS / Dock stuffing, the shippers opt to bring the cargo to Line's CFS and the Line takes the responsibility to stuff the cargo into the container. The cost of stuffing the cargo into the container, transporting it to the port/CY and subsequently loading into the vessel is included in CFS/Dock stuffed THC.
- (iii). The factory stuffed THC charged by the Lines is insignificant to the average value of cargo. Factory stuffed THC works out to 0.21% of FOB value of containers at the MBPT.
- (iv). If the port/cargo interest feel that the charges are excessive they can recover all the charges directly from the trade.
- (v). The Lines are carrying on the activities of Terminal operators at the MBPT. The NSICT and to a lesser extent the JNPT are the only Indian Ports which provide all terminal services. In all other Indian Ports, the Lines carry out the terminal operator's function.
- (vi). It will be reasonable for the Lines to add administrative surcharge of about 20% on their outgoings (on account of payment to service providers engaged by them).

12. Subsequently, the BCHAA filed a further submission in light of the discussion during the second joint hearing. It has reiterated most of the arguments made by it earlier. In addition, it has made the following statements:

- (i). Its argument that sea freight includes all costs incurred till the containers are delivered at the nominated place (as stated in the Bill of Lading) has not been disputed by the Lines or Karmahom Conference in the joint hearing.
- (ii). The Karmahom has reduced THC by barely Rs.500/- per TEU with effect from 4 December 2000 in view of the increase in free days allowed by the Port. Instead, it has now started computing free days under CDC from the day container is off loaded from vessel and not after the container has reached the CFS. This amplifies the attitude and manner by which the Lines exploit the Trade in recovering cost which are incurred.

- (iii). On-board stevedoring charges recovered by the Ports must be dollar-denominated as it relates to sea freight.

13. The CSLA also submitted further comments highlighting the following:-

- (i). THC are calculated using an average of all lines costs and, therefore, any benefit secured by one Line (by way of rebate from terminal operators) will impact the THC to some extent.
- (ii). When a cost component, which is an agreed THC component, changes, then THC will be adjusted. This is based on the principle that the THC is cost recovery.
- (iii). With reference to the BCHAA argument about the nominated place of delivery mentioned in the Bill of Lading, the following points are relevant:
 - (a). The copies of Bill of Lading furnished by the BCHAA are not Lines B/Ls. They are NVOCC documents.
 - (b). Documentation and local customs and practice are also relevant. There may be other documentations in the form of service contracts. Further, a detailed clausing of the B/L may specify that THC is collectable. Local custom and practice may be that a THC is always collectable.
 - (c). Absence of a THC on B/L does not obligate the Lines to deliver to the location free of charge.

14. In April 2001, the BCHAA brought to our notice that the MANSAA had unilaterally revised documentation processing fee to cover the increasing input costs and upgradation of the agencies for EDI. The BCHAA has also produced a copy of letter dated 30 January 1999 issued by the MBPT addressed to the MANSAA which states that levy of documentation fee should have the prior approval of the Port.

15. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and based on the documents produced by various organisations that participated in these proceedings, the following position emerges:

- (i). Terminal Handling Charges are collected by the Shipping Lines for different services provided to containers at a container terminal. Even though these services are provided within the port area, the charges are realised by the Lines since they engage different service-providers. These charges realised form a bone of contention between the Trade and the Lines, particularly with reference to the transparency and reasonableness of the charges. These charges have never been regulated by any statutory authority. The two committees of the Director General (Shipping), referred by many users in this context, have done primarily a listing of the various services included in the package called the THC. The Trade has categorically mentioned that it had rejected these reports. As has been admitted by the DG (Shipping), in the joint hearing in this case, the efforts made by the Directorate were informal; and, it lacked any statutory backing. Before the Authority was created in April 1997, the Board of Trustees of a major port, with prior sanction of the Government, was vested with powers to fix tariffs. Under the provisions of the MPT Act, the Board of Trustees could have regulated rates for various services for which THC was collected. This has, however, never happened. The proposal of the MBPT under consideration is, perhaps, the first attempt to statutorily regulate rates for different services included in the THC.

- (ii). In this backdrop, the MBPT deserves to be complimented for formulating a well structured and reasoned proposal. The proposal contains objective analysis of all related matters and provides a great insight into the relevant issues.
- (iii). The Authority's jurisdiction to regulate THC has been questioned mainly by the Lines. In this context, it is relevant to recognise that what are sought to be regulated are not THCs but services detailed in Section 42 of the MPT Act. This Section empowers the Authority to frame Scale of Rates at which and statement of conditions under which the various services specified under clauses (a) to (e) shall be performed by a Board (of a major port) or any other person authorised under Section 42 at or in relation to the Port. Section 42(3) of the Act empowers the Board of a Port Trust to authorise any person to perform any of the services mentioned under Section 42(1). Section 42(4) clearly states that such authorised person cannot charge or recover for his services in excess of the rates prescribed by the Authority.

It is noteworthy that the Karmahom Conference, the BSA, and the MANSA have also admitted that some of the elements of THC can be so regulated by the Authority.

The THC has been broadly split into 4 groups viz., Port- related charges, Stevedoring Charges, Transportation, and Miscellaneous. Port-related charges are already regulated by the Authority.

If Stevedoring and Transportation activities are carried out in port area, they undoubtedly qualify as services listed under Section 48(1) and also 42(1). Some of the charges under the sub-head 'miscellaneous' relate to customs and not port-related activity. That being so, the Authority is statutorily duty bound to prescribe 'ceiling' rates only for all the qualifying activities. It is noteworthy that these services are provided by the Terminal Operators themselves at the JNPT; and, the Authority has notified the rates being charged by them.

- (iv). Regulation of the rates for different identified services can be done in two ways:
 - (a). Regulation of rates to be levied by individual service providers.
 - (b). Regulation of the relevant rates for the Port as a whole through prescription of 'ceilings' of rates to be applied to 'authorised service-providers'.

The proposition in (a) above is likely to encounter serious practicability problems. In the case of (b) above, however, regulation can be done without reference to individual service-providers. In this case, 'ceilings' of rates for the identified services that are also part of the package under THC will be prescribed for a particular port; and, the Port Trust concerned will ensure their application to authorised service-providers by making this a condition precedent before authorising them in terms of Section 42(3) of the MPT Act.

The MBPT proposal also seeks to follow the model at (b) described above. The approach proposed by the MBPT appears to be reasonable. In any event, it may not be possible for this Authority to meaningfully prescribe rates for individual service-providers based on their cost of operation in view of the large number of individual service-providers operating within the Mumbai Port precincts and the likely difficulty in getting information/data. It is to be recognised that the rates proposed by the MBPT are based on an extensive study of the market and past and

anticipated performance levels. It is relevant in this context that the rates to be approved by the Authority are only ceilings and service-providers can levy charges below that limit. It is for the MBPT to enforce adherence to the rates notified by the Authority through specific licensing conditions. Viewed in this perspective, the balance of convenience will seem to lie in favour of the approach advocated by the MBPT; and, in the circumstances governing this matter, it will stand legal scrutiny also.

It is noteworthy in this context that the MBPT authorises Stevedores through Regulations framed with the approval of the Government and Transporters through a registration scheme.

- (v). It is relevant here to examine the nature of THC. The Karmahom Conference has sometimes argued that it is a recovery of cost incurred and at some other point mentioned that it should be treated as an extension of sea freight. The CSLA and MANSA have categorically mentioned that THC is a recovery of cost incurred. The MANSA has even cited a judgement of the Karnataka High Court to bolster its argument in this regard. The Karmahom Conference has not produced any evidence to show that THC is an-extension of sea freight. That being so, THC can only be treated as a recovery of cost incurred.

The cost incurred, in this context, is the payments made to the service-providers by the Lines. Statutorily, the service-providers cannot levy anything for port-related activities in excess of the rates fixed by this Authority. That being so, this analysis indicates that the ceiling rates fixed by the Authority for individual services will be the ceiling rates for purposes of the THC package which the Lines charge. In view of this clearly emerging position, the MANSA's objection that 'the Lines are not licensed by Port; and, their charges cannot be regulated' is found to be devoid of any merit. The position clearly emerging is that the regulation here is of rates for provision of the services identified in Section 48 *ibid* and not of the THC.

- (vi). For an accepted definition of THC, the BCHAA, WISA and even the MBPT have relied on the definitions contained in the IBPC Container tariff rules / regulations. The WISA has also pointed out that the Karmahom Conference is also a member of the IBPCC. These definitions clearly show that THC is for terminal services provided till presentation of containers for loading in case of export and for terminal services provided after reception of containers alongside the vessel in case of import. This definition is not contested or challenged by the Lines. The BCHAA has, however, argued that the THC must commence from the place where Trade is allowed to handle containers. The argument of the CSLA that such services provided before delivery / loading cannot be free of cost deserves to be reckoned with.

Since the definition of the IPBCC about THC is adopted by operators / agents in India, and is in vogue since long, there is no reason why it cannot be accepted as reflecting the correct position.

- (vii). The proceedings in this case have brought forth various vital issues which are to be settled before we proceed to fix ceiling rates for different services. The main issues relevant here are as follows:
- (a). Whether on-board stevedoring charge is included in freight?
 - (b). On-board labour charges levied by the MBPT.
 - (c). Recovery of ground rent.

These issues are dealt with as detailed in the following paragraphs.

- (viii). The UNCTAD definition of 'Liner Terms' says freight includes the cost of loading onto and discharging from the vessel. Based on this definition, the BCHAA has strongly argued that on-board stevedoring cost for loading and discharging containers from the vessel cannot be a component of THC.

The document of P&O Nedloyds produced by the BCHAA also contains the same definition of 'Liner Terms'. The MBPT has also endorsed the argument that on-board stevedoring is a part of sea freight and not of THC. The MBPT has explained that inclusion of this element of cost in its proposal is only in the light of the Lines refusal to accept its inclusion in freight. It is noteworthy that the IBPCC definition of THC does not include loading / unloading in the ambit of THC. In a representation filed by the MANSA about composite berth hire at the MBPT (which has been dealt by this Authority separately) it has clearly stated that freight under liner terms includes on-board stevedoring.

The Karmahom Conference has, however, argued that the Trade does not pay liner freight so it cannot demand Liner Terms. It is relevant that the Karmahom Conference and the CSLA have not denied the UNCTAD definition of Liner Terms. They have only argued that freight can be fixed other than on Liner Terms. The Karmahom Conference has also pointed out that cargo can be accepted on Free In / Out (FIO) Terms as well. The MANSA has, however, claimed that a part of the stevedoring cost is included in freight.

We do not find any reason why the universally accepted definition of Liner Terms made by the UNCTAD cannot be accepted. A 'liner' is a vessel plying a regular trade / defined route against a published sailing schedule. All the container lines, or at least a majority of them, operate liners. There can be an argument that if FIO terms are prevalent, the charterer shall have the freedom to arrange for loading / unloading containers. In that case, he will pay for terminal services directly to the service-providers and not to the Lines.

The BCHAA and the WISA have produced credible evidence to show that freight includes on-board stevedoring. The Lines have only argued that freight collected by them is not on Liner Terms. This mere disclaimer cannot be sufficient to counter the strong arguments of the BCHAA & WISA, which relied on the definitions of a UN body, a leading Shipping Line and the IBPCC. Further, the BCHAA's claim that on-board stevedoring is included in freight in the case of break-bulk and this break-bulk is now containerised deserves consideration. The Lines have to prove with evidence that on-board stevedoring cost is not included in their freight rates.

Viewed in this perspective, the following position can be discerned:

- Levy of THC is relevant mainly to container traffic.
- Containers move mostly on Liner Terms.
- Cost of on-board stevedoring of containers in such cases is, therefore, a part of ocean freight.
- That being so, the cost of on-board stevedoring in such cases cannot be a part of the THC.

In view of the position explained above, it becomes clear that on-board stevedoring cost is included in ocean freight. If it is reckoned with in both freight and THC, it will only be a double counting of the same element. If this is allowed, it will only amount to unjust enrichment of the Lines. Since the THC is subject to some kind of check through regulation of at least some of its components whereas freight is not, it is reasonable to

eliminate the cost of on-board stevedoring from the stevedoring element of the THC. That being so, on-board stevedoring cannot be a component of the THC.

- (ix). The proposal of the MBPT to regulate the rates for some of the services that are components of the THC appears to stem from the need to increase its on-board labour charges; and, its fear that such an increase may result in a steep hike of the THC by the Lines. The on-board labour charges are being levied by the MBPT. Legally, it cannot collect any charge not notified by the Authority for this service.

The on-board labour charge relates to supply of erstwhile BDLB employees for on-board work. The BDLB has been superseded; and, its employees have merged with the Port Trust. The MBPT has also admitted that the erstwhile BDLB employees, after their absorption in the Port Trust cannot go back to the DLB, even if that body is revived. This shows that the on-board labour supply is done by the MBPT and the employees in question are MBPT employees. It is noteworthy that all employment schemes formulated by the erstwhile BDLB have been revoked. The mere fact that accounts are kept separately and the Chairman (MBPT) exercises the power of the erstwhile BDLB cannot be a ground for the MBPT to fix its own rate for supply of on-board labour without the approval of this Authority. Legally, the Chairman (MBPT) representing the superseded BDLB is an entity with no employee. It cannot fix the rates for supply of MBPT employees for on-board work.

The BSA has pointed out that the stevedoring cost estimates made by the MBPT do not make adequate provision for retrospective wage revision in the on-board labour charge of Rs.525/- per worker. In this exercise, the MBPT has considered an upward revision of this rate to Rs.630/- plus actual piece rate wages. This revised rate has been worked out on the basis wages plus 146% levy. The proposed levy includes a provision of 20% towards wage revision. The MBPT has, however, admitted that even the proposed rate of Rs.630/- should undergo a further revision to Rs.771/-. It has, however, proposed to be content with a rate of Rs.630/- per worker plus actual piece rate for the time being.

We are inclined to accept the proposed revision of on-board labour charges of Rs 630/- per worker plus actual piece rate earnings for the purpose of disposing of this case. The MBPT is, however, directed to come up with an appropriate proposal for fixing on-board labour charges within three months from now duly considering the current wage structure. While formulating such a proposal for consideration of this Authority, it will be worthwhile for the MBPT to examine the possibilities of prescribing a 'per tonne' or 'per TEU' rate instead of the traditional method of labour levy system.

Some of the major ports and even an existing DLB has already switched over to a per tonne rate for on-board charges.

- (x). The BCHAA, the WISA, and the CII have alleged that ground rent is collected by the Lines twice – once in THC and again as a part of CDC. The Karmahom Conference has argued that ground rent has been split into two components and realised accordingly in THC and CDC. The position explained by the Karmahom Conference shows that the average dwell time considered by them is based on a period when the Mumbai Port was handling more than 5 lakh TEUs per annum and the congestion of facilities as a result of that. The position has drastically changed at least in the last two or three years; but, still the Lines appear to be persisting with an outdated average figure. The CSLA argument that the THC is an average cost and can vary between individual Lines cannot be

accepted to mean that the average should be with reference to a peak extraordinary situation. The average needs to be reviewed periodically in the light of changing volumes and cost.

This Authority had already passed an Order on 12 May 2000 about regulation of Container Detention Charges (CDC). The proceedings in that case clearly showed that 'ground rent' was collected as a part of CDC. Since this Authority did not admit CDC for statutory regulation, it observed that the issue about double recovery of ground rent both in THC and CDC would be taken up as a part of regulation by it of identified services covered by the THC. In the relevant Order, it was indicated that no ground rent would be recognised as a component of the THC if it was found to have been included as a component of the CDC. The MBPT, the BCHAA and the WISA have clearly brought out that ground rent is included in CDC. The Karmahom Conference has also admitted this position. That being so, as decided by this Authority earlier, ground rent cannot be recognised as an element of THC. Since the services identified for purposes of tariff regulation under Section 42 *ibid* are all components of the THC and not of CDC, it will be convenient to monitor non-recovery of ground rent through THC.

Significantly, the Karmahom Conference has stated that it has excluded the entire ground rent element from THC revised with effect from 4 December 2000. This change made by the Lines is in the right direction and also confirms the allegation made by the Trade bodies that this element has been double-counted so far.

Even though CDC does not fall under the regulatory ambit of this Authority, it is to be noted that the Karmahom Conference has now revised CDC to prescribe only five free days from the day following the date of landing of containers irrespective of the place of delivery. Earlier, the free period under CDC commenced from CY or nominated site. Considering the facts that the Vessel agents / Lines control movement of containers from pre-stack to CFSs and that the MBPT follows the General Landing Date (GLD) concept to levy storage charges, there is little justification to allow free time from the date following the date of landing without reference to the place of delivery. We feel impelled to reiterate in this context the point we made in the CFS case of the JNPT that utilisation of the 'free time' shall commence only after the container reaches a delivery point.

- (xi). The MBPT has given detailed reasoning for the proposed rates. The proposal has been circulated to all concerned for comments. Before the second joint hearing, all the user organisations have been specifically requested to comment on the reasonableness of the cost estimates made by the MBPT for different elements of THC. The Karmahom Conference mentioned at the joint hearing held on January 2001 that it would comment on the costings later; but, even four months thereafter, it has not furnished any comments. It is noteworthy that an opportunity has been given to everyone to comment on the cost estimates, and, no one has challenged them so far, except the BSA Ltd. about stevedoring cost. Stevedoring labour cost is a charge realised by the Port; and, hence, we have no reason to reject the Port's estimate on this account. The MBPT has given detailed explanations of individual estimates; and, again, we have no reason to reject them on our own.
- (xii). It is relevant here to discuss the identified services that form components of the THC and the rates proposed by the MBPT therefor.

(a). **Port related Costs**

1994/2001-8

- (aa). Ground rent: This item has already been exhaustively dealt with under sub-paragraph (x) above. Since it is not to be a

part of the THC and the Karmahom Conference has already deleted it from the THC, no further discussion is necessary. The MBPT has, however, proposed inclusion of this under THC. To this extent, the port's proposal is not accepted.

- (ab). Wharfage on container (not containerised cargo): This will be levied as per notified Scale of Rates of the MBPT. This charge is denominated in US dollar terms. The argument of the Karmahom Conference that THC requires frequent revision due to exchange rate fluctuations as a result of dollar denominated port cost is valid. The issue of dollar denomination of container charges, in general for all ports, and in particular for the MBPT, needs to be analysed afresh and the existing practice requires to be reviewed. Since such a review will involve time and will have only prospective application, it will not affect the instant proposal.
- (ac). Shore labour charge: This charge is for the shore labour assigned for stuffing / destuffing at port CFSs. This charge is also to be realised only as per the tariff approved in the Scale of Rates of the MBPT.

(b). **Stevedoring Costs**

- (ba). On-board stevedoring: The position with respect to this element of service has already been discussed in sub-paragraph (viii) above. For the reasons given therein, this element cannot be a part of the THC. The MBPT is, however, to initiate immediate steps to include on-board labour charges in its Scale of Rates.
- (bb). Stuffing / destuffing: This represents cost for on-board (erstwhile BDLB) labour assigned for stuffing/destuffing work at CFSs. This rate shall also be levied as per the tariff in the Scale of Rates. Till that happens, the rate proposed by the MBPT is approved as an interim measure.
- (bc). Forklift charges: This charge is applicable only in case of LCLs stuffed / destuffed in port CFSs. The BCHAA has objected to this charge contending that forklifts are brought by Trade. The MBPT has, however, mentioned that the forklifts used are essentially a part of stevedoring gear and generally provided by Stevedores. The MBPT has also added that most of the time consignees bring forklifts; and, to that extent the stevedores need to omit the charge for this service and, consequently, to reduce the THC. In this backdrop, this rate is approved subject to the condition that it is leviable only when the stevedore actually provides the forklift.

(c). **Transportation Cost**

The MBPT has considered only a one-way trip to workout costing even though logically it can consider a two-way movement – if not for all 100% trips at least for 60% of the trips. The fuel consumption rate estimated appears to be higher. Since the cost per move has been worked out with reference to total cost and total moves, there appears to be no need to give any weightage to long trips and workout a higher rate for such trips. The Port has also allowed a 5% contingencies in the cost. The Karmahom

Conference has pointed out Lift on / off charges are elements of the THC not covered by the MBPT. The MBPT has clarified that the proposed transportation cost includes lift on / off charges. Even though the fuel price considered is Rs.17.04 per litre which has gone up since submission of the proposal, there is no need to revise the rates proposed by the MBPT in view of the in-built cushions available in the cost estimate as explained above. The rate proposed by the MBPT is approved. Significantly, the transporters who participated in the joint hearings have also not objected to the rates proposed.

- (xiii). As has already been mentioned, Customs-related components in the THC do not come under the scope of regulation by the Authority. Even though the MBPT has covered most of the related items of THC, it appears from the arguments advanced by the BCHAA that at least the elements of survey fee and documentation charges have not been considered by the MBPT for proposing ceiling rates. The BCHAA has clearly indicated that survey fee is borne directly by the Trade. The MBPT has also mentioned that there is no justification for levying survey fee on cargo being stuffed (into containers). In respect of break-bulk cargo, both BCHAA and the MBPT have indicated that survey fee is collected as a part of sea-freight and not separately. Similarly, documentation arises in the context of various terminal services. The charges for documentation are accordingly to be regulated. The MBPT has way back in January 1999 intimated the MANSA to levy documentation fee only with the prior approval of the Port. In the instant proposal, however, the port has not included any rate for this service. Since the examination of admissibility and determination of quantum of these charges will take sometime, we do not want to hold up the main proposal waiting for this to happen. The MBPT is, however, advised to further examine these two charges and come up with an appropriate proposal. Till that happens, the existing position will continue.
- (xiv). The MBPT has requested that there shall be an inbuilt mechanism to review the rates periodically at least once in a year. From the foregoing analysis, it becomes clear that rates for most of the identified components of the THC are to be recovered as per tariffs in the MBPT Scale of Rates. With tariffs for on-board labour also to be included in the Scale of Rates, the transportation cost is the only major identified component which will not be a notified item in the Scale of Rates. This Authority has prescribed a norm for estimation of costs for determining port tariffs and accordingly allows a two-year cycle of validity. That being so, the elements that are encompassed by the package called THC and are governed by the Port's Scale of Rates will have a validity co-terminus with the Scale of Rates. In case of transportation, the MBPT may review the cost position annually and propose adjustments of tariffs. Since the 'on-board labour charge' in the instant case is approved as an interim measure, it will have validity till this Authority approves a final rate for inclusion in the Scale of Rates of the MBPT, after considering a proposal to be submitted by the MBPT in this regard within the time limit stipulated.
- (xv). As has already been mentioned, the Karmahom Conference's argument about the need for frequent revision of THC due to dollar denomination of Port tariffs is valid. Since these charges are to be recovered through THC at the same rate approved in the Scale of Rates, the Lines may convert these charges into Indian Rupees at the time of billing based on the same exchange rate adopted by the Port for billing the Lines. This procedure appears to be reasonable when seen in the perspective that THC is a recovery of cost incurred by the Lines.
- (xvi). The Karmahom Conference's request to allow administrative cost and taxation also as an element of THC, on the face of it, cannot be accepted.

This Authority cannot prescribe any such rate under the given provisions of the MPT Act. The rates proposed by the MBPT, however, include provisions for items like 'contingencies', which can be said to take care if necessary of such factors.

- (xvii). The Lines' argument that the MBPT shall provide all terminal services or arrange for such services cannot be accepted. Under the Act, a Port Trust can itself perform all the listed functions or it can authorise private operators to do so. Lines cannot force the Port to undertake all the services. When services are provided by private (authorised) operators, service charges are payable directly to them and not to the Port Trust. The Port Trust cannot act as a collection agent. In any case, the MBPT has assured that it will organize the terminal services if it becomes absolutely essential. We do not envisage that prescription of ceiling rates for identified terminal services, that too as warranted by the relevant statute, can change the position altogether from the one existing now. We are sure that the service-providers will also realise that adherence to the legal prescription and the actions taken thereunder is a basic condition for carrying on business at the Mumbai Port.
- (xviii). The question of whether THC is market driven or to be regulated has been discussed and various arguments have been advanced by different parties. This question itself is irrelevant. The law requires it to be regulated by the Authority. If they find it necessary, the Lines should approach the Government for amending the law. Agitating this issue in the forum of this Authority can be of no consequence. Likewise, the MANSA's explanation that THC is a negligible portion of the value of goods is also not materially significant.

With reference to the contention of some that the THC shall be left to be totally market driven, we feel, it will be relevant to spotlight some of the arguments advanced in this case to stress the point about unilateral/arbitrary fixation of the THC by the Lines:

- (a). The MBPT has stated that it has persuaded the Union to accept an output norm of 15 containers per shift as against the earlier norm of 7 containers. Distressingly, according to the MBPT, the Lines have not been reckoning with this productivity improvement at all while fixing their THC.
- (b). The WISA has stated that stevedores and transporters offer volume discounts to the Lines; but, distressingly, no weightage has been given to these in the THC fixed by the Lines. (It may be pointed out here that this in fact was an observation made by the Committee of Officers appointed by the MBPT to analyse the THC issues.)
- (c). As has been mentioned elsewhere in this analysis, the BCHAA has stated that certain components of the THC are charged twice by the Lines –
- Ground rent is levied under THC as well as under CDC.
 - An expense for supplying forklift is shown whereas no such equipment has ever been supplied by the Lines or their Agents.
 - THC covers a round-trip of containers i.e., from the time they land at a Port till they are brought back to the port for reshipment; however, THC on export containers is also separately recovered.

- Survey fees are shown as an expense under the THC whereas the same is borne by the Trade directly. In the case of break-bulk cargo, the Lines have their Surveyors and the charges have never been recovered from the Trade.

16. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the rates detailed below for the service providers authorised by the MBPT under Section 42(3) of the Major Port Trusts Act, subject to the condition that the MBPT will enforce these rates while authorising them to provide the services. Consequently, for these identified services included in the package called the THC, computation of costs, for the purpose of recovery from shippers, can only be with reference to rates not exceeding these at the MBPT:

Activity	Port CFS Stuffed / destuffed				Factory stuffed / destuffed			
	Import (FCL)		Export and Import (LCL)		Import		Export	
	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'
A. Port Related	Covered in CDC							
1. Ground rent								
2. Wharfage	As per Scale of Rates							
3. On shore labour	As per Scale of Rates							
B. Transportation	2432	3905	2432	3905	1812	2825	1599	2558
(including 5% contingency)								
C. Stevedoring								
1. On-board stevedoring	Covered in ocean freight							
2. Stuffing / destuffing* (including 5% contingency)	1241	2771	2846	6250	0	0	0	0
3. Forklift**	0	0	315	630	0	0	0	0
	1241	2771	3161	6880	0	0	0	0

interim rate

Only when forklift is actually provided by the stevedore.

S. SATHYAM Chairman
[No. ADVT/III/IV/143-I stral]

